



N° d'ordre :

Faculté des Sciences et de la Technologie
Département d'Architecture
Laboratoire Construction, Transport et Protection de l'Environnement (LCPTE)

THESE DE DOCTORAT 3ème CYCLE

REZK-KALLAH Asma

Filière : Architecture
Option : Patrimoine et Projet Urbain

Impact des bâtiments hauts sur la transformation
des paysages urbains. Cas de la ville d'Oran

Soutenue publiquement le 13-03-2024

Devant le jury composé de :

<u>Présidente</u> :	LAREDJ Nadia	Professeur, Université de Mostaganem
<u>Examineurs</u> :	ZEROUALA Mohammed Salah BIARA Ratiba SARDOU Miloud	Professeur, Université d'Alger 1 Professeur, Université de Béchar MCA, Université de Mostaganem
<u>Directeur</u> :	AICHE Messaoud	Professeur, Université de Constantine 3
<u>Co-directeur</u> :	CHACHOUR Madjid	MCA, Université de Mostaganem
<u>Invité</u> :	APPERT Manuel	Professeur, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon. France

« Oui, l'expérience paysagère s'apparente bien à un cadeau : le don des sensations ».

Thiery Paquot. Paysage, demeure terrestre, don des sensations (2018, p13).

Je dédie cette thèse

à mes parents Haciba et Baghdad

à mon mari Omar

à mon fils Kamal

Remerciements

Je remercie grandement mon directeur de thèse, le professeur Messaoud AICHE, pour toute son aide, sa disponibilité et sa confiance. Il a toujours répondu présent malgré la distance et son emploi du temps chargé. Outre son appui scientifique, méthodologique et organisationnel, il a été là pour me soutenir, me conseiller et guider mes priorités au cours de l'élaboration de cette thèse.

Je remercie également Madjid CHACHOUR qui a codirigé ce travail pour ses précieux conseils et ses encouragements. Mais aussi pour sa compréhension et sa gentillesse.

Je tiens également à remercier chaleureusement Manuel APPERT, de m'avoir reçu au sein du laboratoire EVS-LAURE Lyon et pour le temps qu'il m'a consacré. Son soutien bienveillant m'a été d'une grande aide pour mener à bien ce travail. Merci d'avoir toujours répondu présent, les nombreuses discussions et vos travaux de recherches m'ont guidé dans mes réflexions.

J'adresse également mes remerciements à chacun des membres du jury de thèse pour avoir accepté de consacrer du temps à l'évaluation de ce travail.

Je tiens à remercier chaleureusement Fadila KETTAF pour m'avoir donné, étudiante, le goût indélébile pour les questions urbaines, puis, soutenu et encouragé durant l'élaboration de cette thèse.

Je remercie mes ami(e)s pour leur encouragement et leur aide durant mes enquêtes de terrain.

Je ne pourrais évidemment pas oublier, tous les habitants, qui ont bien voulu me consacrer un peu de leur temps, en participant à mes différentes enquêtes.

J'adresse à mes parents mes ultimes remerciements pour leur confiance inconditionnelle, pour leur soutien de tous les instants. Ils ont su m'inculquer l'amour du travail et de la recherche. Leurs encouragements ont été précieux pour arriver au bout de ce périple. Merci à eux et à ma très chère sœur Lamia et mon frère Mehdi pour l'intérêt qu'ils ont manifesté pour mes travaux.

Enfin et non des moindres, Merci à mon mari OUHBA Omar pour son soutien et son aide infaillible. Merci d'avoir cru en moi et de m'avoir accompagné durant cette belle aventure qu'est la thèse.

Impact des bâtiments hauts sur la transformation des paysages urbains. Cas de la ville d'Oran

Asma Rezk-kallah

Aujourd'hui, le paysage urbain de la ville d'Oran à l'image des autres villes algériennes connaît des transformations significatives sous les effets cumulés d'opérations menées au coup par coup. Ces transformations sont principalement le résultat d'une juxtaposition et d'accumulation d'éléments ponctuels de grande hauteur aussi bien dans le centre ancien d'Oran que dans ses quartiers périphériques. Face à cette verticalisation rapide et opportuniste du paysage urbain oranais, les habitants sont rarement consultés. L'objet de la recherche a été d'étudier les incidences de l'insertion des tours sur la matérialité et la représentation du paysage urbain de la ville d'Oran en articulant deux échelles : celle du quartier, essentiellement les quartiers centraux de la ville qui sont en pleine transformation et celle du grand paysage. Dans un premier, temps nous souhaitons questionner les modalités d'insertion de ces tours dans le territoire de la ville d'Oran. Nous interrogeons ensuite les incidences de ces insertions sur les représentations et le vécu des habitants. Nous montrons que les modalités d'insertions des tours altèrent les composantes des tissus urbains dans lesquels elles s'insèrent. Aussi, la verticalisation en cours révèle des perceptions et représentations divergentes et de diverses manières d'habiter.

Mots-clés : paysage urbain, immeuble haut, ville d'Oran, perception, représentation, insertion urbaine.

Impact of tall buildings on the transformation of urban landscapes. The case of Oran city.

Asma Rezk-kallah

Today, the urban landscape of Oran, like that of other Algerian cities, is undergoing significant transformations as a result of the cumulative effects of piecemeal operations. These transformations are mainly the result of the juxtaposition and accumulation of high-rise elements, both in the old center of Oran and in its surrounding districts. Faced with this rapid, opportunistic verticalization of Oran's urban landscape, residents are rarely consulted. The aim of our research was to examine the impact of high-rise buildings on the materiality and representation of the urban landscape of Oran, by focusing on two scales: the neighbourhood scale, essentially the city's central districts, which are undergoing major transformation, and that of the skyline. First, we will examine the ways in which these towers are integrated into the city of Oran. We then examine the impact of these insertions on the representations and experiences of local residents. We show that the way in which the towers are inserted alters the components of the urban fabric . The ongoing verticalization reveals divergent perceptions and representations and different ways of living.

Keywords: urban landscape, tall building, Oran city, perception, representation, urban insertion.

تأثير المباني العالية على تحول المشاهد الحضرية، حالة مدينة وهران رزق الله أسمی

اليوم، يشهد المشهد الحضري لمدينة وهران، كغيرها من المدن الجزائرية، تحولات كبيرة نتيجة للعمليات المعمارية المنفذة بشكل تدريجي. هذه التحولات هي في الأساس نتيجة تراكم المباني العالية المتواجدة في الأحياء القديمة لوهران و أيضا في المناطق المحيطة بها. في ظل هذه التحولات للمشهد الحضري في وهران، نادرًا ما تتم استشارة السكان.

الهدف من البحث هو دراسة التأثيرات لإدخال الأبراج على مادية وتصور المشهد الحضري لمدينة وهران من خلال دراسة التحولات على نطاق الحي، المناطق المركزية للمدينة بشكل أساسي والتي تعرف تحولات كبيرة وأيضا دراسة التحولات على نطاق المشهد المعماري الواسع. في بداية الأمر نرغب معرفة كيف يتم اندماج المباني العالية في النسيج الحضري. بعد ذلك نتساءل عن تأثير إدخال الأبراج في المشهد الحضري للمدينة على تصور السكان. نبين أن طرق إدخال الأبراج تغير مكونات النسيج الحضري الذي يتم إدراجها فيه. كما أن عملية إدخال الأبراج بشكل كثيف في المشهد الحضري تكشف عن تصورات وتمثيلات متباينة عند سكان المدينة.

الكلمات المفتاحية : المشهد الحضري، المباني العالية، مدينة وهران، التصور ،
الاندماج المعماري

Liste des Figures

Figure-1. Un bâtiment de 11 étages à Alger désigné comme gratte-ciel.....	25
Figure-2. Projet d'Auguste Perret d'un immeuble d'habitation à El Biar Alger en 1939	27
Figure-3. Projet de Paul Guinon – Un projet théorique à l'emplacement d'Aero habitat 1936.....	27
Figure-4. Schéma du plan du nouveau projet centre urbain à Oran, 1937	29
Figure-5. Croquis du nouveau projet centre urbain à Oran, 1937.....	30
Figure-6. Contexte global de la proposition du projet de l'architecte N. Ciliberti à Oran	31
Figure-7. Plan Obus A.....	33
Figure-8. Projet d'aménagement du quartier de la marine à Alger, 1930.....	35
Figure-9. Projet d'aménagement du quartier de la marine à Alger, Le Corbusier 1938.	35
Figure 10 Projet de Maurice Rotival vue depuis la mer	35
Figure-11. Vue d'ensemble du plan d'urbanisation pour la ville de Nemours	36
Figure-12. Photo du premier gratte-ciel d'Alger de 53 m et 15 étages	37
Figure-13. L'Aéro habitat.....	37
Figure-14. Le site de la ville d'Oran	39
Figure-15. Vue du quartier de Miramar et le ravin de la cressonnière.	41
Figure-16. Carte (1821-1880) illustrant les obstacles de l'évolution de la ville d'Oran	42
Figure-17. Rue Larbi Ben M'hidi (ex Rue d'Arzew)	44
Figure-18. Le boulevard du nord avant le début des travaux du front de mer	47
Figure-19. Place Port Said (Ex Square Lyautey) à l'emplacement du ravin de la cressonnière	47
Figure-20. Quartier de Miramar avant comblement du ravin de la cressonnière	48
Figure-21. Le quartier de la préfecture photo prise à partir du bâtiment de la préfecture.....	49
Figure-22. Vue d'ensemble du quartier de la préfecture début des années 1960	49
Figure-23. Immeubles de grandes hauteurs construits à partir de 1950 quartier Miramar.....	49
Figure-24. Modalités d'insertion de l'immeuble de l'Antinéa et la résidence Leclerc.....	51
Figure-25. Vue générale d'Oran 1940.....	52
Figure-26. Vue générale du boulevard de Lattre de Tassigny dit le Boulevard des 40 mètres.....	53
Figure-27. Vue aérienne du quartier de Gambetta dans les années 1960.	54
Figure-28. Distribution spatiale des tours à Oran	67
Figure-29. Coupe schématique de la distribution des IGH, tissus urbains d'Oran.....	68
Figure-30. Evolution de la ZHUN Othmania entre 2011 et 2022.....	70
Figure-31. Annonces vente terrains « promotionnels » dans les quartiers centraux de la ville.....	72
Figure-32. Maison avec l'inscription à vendre dans le quartier de Tafna (ex- Bel Air)	73
Figure-33. Evolution du quartier de Akid Lotfi et ces environ entre 2009 et 2022	77
Figure-34. Projet la cité de la mer Oran.....	79
Figure-35. Frange maritime Est.....	80
Figure-36. Typologie des tours du boulevard du 19 mars.....	81
Figure-37. Centre commercial de la place Karguentah	83
Figure-38. Les Tours El Bahia.....	83
Figure-39. Centre commercial de Karguentah.....	85
Figure-40. Immeuble résidentiel à Miramar.....	86
Figure-41 Hôtel double H, rue Larbi Ben M'hidi	86
Figure 42 Carte parcellaire de la rue Larbi Ben M'hidi	87
Figure-43. Comparaison des H/L de trois bâtiments dans le quartier d'El Kettar	88
Figure-44. Le bâtiment dans le quartier d'El Kettar (ex- Gambetta) opérant un recul	89

Figure-45. Immeuble barre.....	90
Figure-46. Boulevard Millenium Oran.....	90
Figure-47. Boulevard des lions.....	91
Figure-48. Rez-de-chaussée du centre commercial de la place Karguentah.....	92
Figure-49. Paysage des rues aboutissant sur une perspective fermée par des tours.....	93
Figure-50. Situation géographique des terrains d'étude.....	107
Figure-51. Parcours commentés du quartier d'El Kettar	108
Figure-52. Parcours commentés du quartier de Tafna	109
Figure-53. Parcours commentés du quartier d'El Moudjahidine.....	110
Figure-54. Classement des grands paysages les plus photographiés à Oran	120
Figure-55. Composition des CSP de l'enquête.....	124
Figure-56. Cité Mouloud Feraoun, Ex Cité Perret.....	137
Figure-57. Constructions comparées à la cité Perret dans le quartier	137
Figure-58. Rue du quartier Tafna.....	138
Figure-59. Incidents survenus suite aux travaux d'infrastructure de tours.....	140
Figure-60. Vue depuis la cour d'une maison se situant en face d'une tour.....	143
Figure-61. Tours dans le quartier de Tafna	143
Figure-62. Rue Belhocine.....	146
Figure-63. Couleur de façade des tours dans trois quartiers différents.	150
Figure-64. Quartier de Tafna.....	151
Figure-65. Avenue Ould Kablia Saliha avec les tours Cherif	152
Figure-66. Paysage depuis le séjour d'une résidente à El Kettar	153
Figure-67. Vis-à-vis depuis la terrasse d'un appartement quartier Moudjahidine (Miramar)... ..	158
Figure-68. Les paysages de la ville d'Oran présentés aux enquêtés	165
Figure-69. Boite à moustache représentant la notation des 3 photos selon les critères désignés ...	166
Figure-70. Les tours que les sondés souhaiteraient voir disparaître.....	169
Figure-71. Photographie de la Place de Karguentah avant/après présenté aux enquêtés.....	169
Figure-72. Photographies du front de mer présenté dans le questionnaire	170
Figure-73. Éléments localisés sur la photo du grand paysage par les sondés.....	172
Figure-74. Aménagement du mont Murdjadjo	183
Figure-75. Vue depuis la promenade Ibn Badis	184

Liste des Tableaux

Tableau 1. Grille d'analyse.....	21
Tableau 2. Caractéristiques des maisons visitées pour les entretiens.....	105
Tableau 3. Composition de l'échantillon d'étude des parcours commentés	112
Tableau 4. Hypothèses et organisation du questionnaire	117
Tableau 5. Classement des paysages recensés de l'enquête sur Instagram	120
Tableau 6. Composition de l'échantillon d'étude des photos questionnaires.....	123
Tableau 7. Comparatif de la taille d'échantillon de différentes études sur les préférences esthétiques.....	126
Tableau 8. Récapitulatif de la méthodologie utilisée	128
Tableau 9. Appréciations rapportées par les résidents et les visiteurs dans les quartiers de Tafna et d'El Kettar.....	132
Tableau 10. Appréciations rapportées par les résidents et les visiteurs dans le quartier d'El Moudjahidine....	134
Tableau 11. Impact des tours mentionné par les enquêtés dans les trois quartiers d'étude.	135
Tableau 12. Moyenne des notes attribuées aux trois photos.....	165
Tableau 13. Les éléments que les enquêtés souhaiteraient modifier	168
Tableau 14. Possibilité de modifier le paysage sur la photo de la place Kharguentah	170
Tableau 15. Notation des paysages selon le critère de beauté.....	176
Tableau 16. Préférence des tours dans la photographie du front de mer selon les CSP.....	177
Tableau 17. Moyenne des notes attribuées pour les critères Banal/extraordinaire et Beau/Laid	177
Tableau 18. Souhais de supprimer les tours dans la photo du front de mer selon le genre.....	181
Tableau 19. Préférences des tours selon le genre à l'échelle du grand paysage	181
Tableau 20. Belvédères à Oran identifiés par les enquêtés	182
Tableau 21. Éléments que les sondés souhaitent améliorer dans le belvédère de Murdjadjo	183

Liste des abréviations

AADL :	Agence de l'Amélioration et du Développement du Logement
CES :	Coefficient d'emprise au sol
COS :	Coefficient d'occupation du sol
CSP :	Catégorie socioprofessionnelle
EPLF :	Entreprise de Promotion du Logement Familial
IGH :	Immeuble de grande hauteur
PAEE :	Plans d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement
PDAU :	Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
POS :	Plan d'Occupation des Sols
PUD :	Plan d'Urbanisme Directeur
SAP :	Sans activité professionnelle
ZHUN :	Zones d'Habitat Urbain Nouvelles

Tables des Matières

Introduction générale	1
1. Contexte scientifique et objet d'étude (cadrage théorique).....	3
1.1. Le paysage.....	3
1.2. Le paysage urbain.....	5
1.3. La fabrique du paysage par les tours.....	10
1.4. Le paysage, un bien commun face aux mutations urbaines ?.....	12
1.5. Définition de l'immeuble de grande hauteur.....	13
2. Problématique.....	16
3. Méthodologie de recherche.....	19
4. Structure de la thèse.....	20
Chapitre I- Contexte de la diffusion des premières tours à Oran	22
1. Circulation et contextualisation d'un nouvel objet architectural : la tour.....	24
1.1. L'émergence de la tour en Algérie.....	24
1.2. Le projet de N. Ciliberti : des grattes ciels à Oran.....	28
1.3. L'influence de Le Corbusier sur la construction de grande hauteur en Algérie.....	33
2. Du décollage à l'étiage de la construction des tours à Oran.....	38
2.1. De la formation à la transformation du paysage urbain de la ville d'Oran.....	38
2.1.1. Le site et le développement de la ville.....	39
2.1.2. La transformation du paysage de la ville d'Oran.....	41
2.2. La première vague de verticalisation du paysage urbain oranais.....	45
2.2.1. La verticalisation au centre-ville.....	46
2.2.2. La verticalisation dans les faubourgs et la périphérie.....	51
2.3. Développement de la ville après l'indépendance : La phase étiage des tours.....	54
Conclusion.....	58
Chapitre II- Etat des lieux de la verticalisation contemporaine de la ville d'Oran	60
1. Retours de la verticalisation du paysage urbain oranais.....	62
1.1. Stratégies de la production des IGH par les promoteurs immobiliers privés.....	62
1.2. Distribution spatiale des tours.....	65
1.2.1. La grande hauteur dans les quartiers centraux.....	71
1.2.2. La grande hauteur dans les quartiers Est et Sud-Est.....	74
1.2.3. La grande hauteur sur la frange maritime.....	78
2. Aspects morphologiques et visuels de l'insertion des tours à Oran.....	81
2.1. Volume urbain : renforcer l'identité et la lisibilité du lieu.....	82
2.2. Emprise du bâti : composition et forme des immeubles hauts.....	84
2.2.1. La tour ilot.....	84

2.2.2. La tour dans une parcelle.....	85
2.2.3. Immeuble barre.....	89
2.2.4. Immeuble avec socle.....	90
2.3. Façade et vie urbaine : offrir une échelle humaine au niveau de la rue.....	91
3. Les mobilisations citoyennes pour le paysage à Oran, entre revendication et résignation.....	93
Conclusion.....	95
Chapitre III- Démarche méthodologique : enquêtes sur les perceptions paysagères.....	97
1. L'intérêt d'explorer les perceptions paysagères.....	99
2. La perception du paysage ordinaire.....	102
2.1. Objectifs.....	104
2.2. Hypothèses.....	104
2.3. Entretien avec les habitants.....	104
2.4. Les parcours commentés : Protocole d'enquête.....	106
2.4.1. Principe de l'enquête.....	106
2.4.2. Choix du terrain d'études.....	106
2.4.3. Population cible.....	111
2.4.4. Déroulement du parcours.....	112
3. La perception du grand territoire.....	113
3.1. Objectifs de l'étude.....	116
3.2. Hypothèses.....	116
3.3. Le photo questionnaire : Protocole d'enquête.....	118
3.3.1. Principe de l'enquête.....	118
3.3.2. Sélections de photos : paysages les plus photographiés à Oran.....	119
3.3.3. Élaboration du questionnaire.....	122
3.3.4. La population cible.....	122
Conclusion.....	127
Chapitre IV- La verticalisation de quartiers d'Oran révélatrice de perception divergentes des habitants.....	129
1. L'appréciation du paysage des quartiers étudiés.....	131
2. Les conséquences de la verticalisation sur l'expérience paysagère des habitants.....	134
2.1. Le ressenti des lieux.....	135
2.2. L'esthétique des lieux	145
2.3. Le vécu des lieux	155
3. Les résidents face à la transformation de leur paysage.....	158
Conclusion.....	160

Chapitre V- Incidences des tours sur la représentation du Skyline de la ville d'Oran.....	162
1. L'influence des éléments physiques du paysage sur les représentations habitantes.....	164
1.1. Les éléments géographiques du site mobilisés comme des référents collectifs.....	164
1.2. Le degré de visibilité des tours en lien avec leur appréciation.....	167
1.3. La localisation des tours et leur impact sur la lisibilité du paysage urbain.....	171
2. Les préférences esthétiques du paysage oranais selon le profil sociodémographique.....	172
2.1. L'âge.....	173
2.2. La catégorie socio professionnelle et le niveau d'étude.....	174
2.3. Le lieu de résidence.....	179
2.4. Le genre.....	180
3. L'expérience paysagère du skyline : définition des lieux d'observation.....	181
Conclusion.....	185
Conclusion générale.....	187
Bibliographie.....	197
Annexes.....	208
Photoquestionnaire d'enquête.....	209

Introduction générale

Dans un contexte de mondialisation caractérisé par une urbanisation massive, une concurrence accrue entre villes et l'uniformisation des paysages où s'effacent les repères porteurs d'une identité collective, de nombreuses métropoles se dotent de nouvelles stratégies fondées sur le renforcement de l'identité et l'attrait des territoires afin de révéler leurs potentialités dans une démarche de projet de ville. A cela s'ajoute l'intensification des changements globaux qui accroît la sensibilité aux enjeux environnementaux. Face à ces enjeux parfois contradictoires, le paysage apparaît comme un objet d'étude et de débats dont les enjeux sont considérables tant du point de vue pratique que théorique. Il fait l'objet d'un intérêt renouvelé comme marqueur de la diversité et garant des identités culturelles menacées (Poullaouec-Gonidec and Paquette, 2018 ; Collot, 2011). Cet intérêt grandissant pour les questions paysagères s'est par exemple incarné par la convention européenne du paysage¹. Cette charte commune aux pays de l'UE a introduit une nouvelle conception du paysage qui dépasse la seule matérialité des environnements, pour remettre la perception des individus au centre de sa définition. Selon cette convention le paysage est « une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ». Ces acceptions se combinent avec les nombreux travaux de recherche regroupant différentes disciplines qui ont fait évoluer le concept et contribuer à sa large diffusion (Collot, 2011; Luginbühl, 2012; Manola ; Bédard,2009). Car si longtemps le paysage était essentiellement limité à sa dimension visuelle, aujourd'hui -de par les mutations qu'on connut les villes et le développement de l'urbain-, sa conception a évolué donnant une « floraison terminologique » : paysage vécu, paysage social, paysage ressenti (Faburel, 2015). Le paysage ne se résume plus à des sites remarquables, naturels ou ruraux uniquement donnés à voir à l'extérieur, mais renvoi aussi à un paysage essentiellement vécu, un paysage du quotidien intégrant le rapport multi sensoriel entre l'homme et son environnement qu'il soit naturel ou urbain. Il est aujourd'hui une composante essentielle au cadre de vie et au bien-être des individus (Peyrache-Gadeau,2010 ; sagrd,2010 ; Manola,2012 ; Faburel,2015). Face au caractère polysémique du paysage à la fois matériel et idéal il est nécessaire que l'on précise avant toute discussion, son contour.

¹ Convention européenne du paysage signée à Florence le 20 octobre 2000 qui a relancé le débat sur le paysage comme projet politique.

1. Contexte scientifique et objet d'étude (cadrage théorique)

Ces premières pages sont l'occasion de présenter notre approche et de positionner notre problématique par rapport à ce vaste champ de recherche qu'englobe le paysage. Il ne s'agit pas de présenter un état des savoirs de manière exhaustive, mais d'une clarification des concepts qui font l'objet de notre étude.

1.1. Le paysage

Le paysage est issu de la philosophie et de l'art, bien avant d'être mobilisé dans d'autres disciplines (géographie, urbanisme, architecture...). En effet, malgré le caractère polysémique du paysage, de nombreux auteurs s'accordent sur l'importance de l'histoire de l'art et de l'esthétique dans la définition du paysage. La notion de paysage apparaît dans le monde occidental à l'époque de la renaissance. Sa première forme prend celle d'une représentation picturale idéalisée. Dans le vocabulaire des peintres dès le XVI^e siècle, le mot « paysage » est associé au regard, il désigne ce que la vue embrasse d'un seul coup d'œil. Il peut donc être représenté et cette représentation l'artialise (Berque, 1994; Bailly et al., 2014). Au 18^e siècle se développe une catégorie de peinture appelée *veduta* un terme qui désignait formellement la représentation (la vue) d'une portion de territoire en peinture. Cette représentation doit son développement en Italie aux « peintres de perspectives ». Ces derniers devaient avoir une excellente maîtrise de la perspective et du rapport des proportions. La maîtrise des règles de perspective ont permis le développement de la représentation des paysages urbains (Beck-Saiello, 2016).

Rapidement, le paysage sort du tableau pour devenir alors un concept applicable à travers l'art des jardins. Le corps de métiers des paysagistes apparaît, le paysage devient une construction bien réelle. Le projet de paysage est devenu un outil d'aménagement de l'espace habité (Manola, 2012). De plus, la suprématie du regard est remise en question à la faveur d'un paysage qui se ressent sensoriellement (Manola, 2012; Bailly et al., 2014).

Le paysage deviendra par la suite un champ d'intérêt scientifique favorisant des connaissances interdisciplinaires qu'elle soit experte ou non. Ce dernier est à l'interface entre sciences naturelles et sciences de l'homme et de la société et comme un objet complexe relevant à la fois de réalités matérielles et de représentations sociales (Davasse, 2015).

Le concept de paysage est souvent confondu avec les notions d'espace ; de cadre de vie (un décor), de territoire (un espace contrôlé ou approprié), d'ambiance urbaine, de patrimoine (un héritage à transmettre) d'environnement, de jardin et de nature. Ces notions possèdent des significations proches, mais distinctes de l'idée de paysage. Elle les contient et les réunit avec l'idée directrice de concourir au bien-être local (Donadieu, 2007; Donadieu, 2014).

À l'heure actuelle, un relatif consensus se fait jour dans la communauté scientifique pour définir le paysage à la fois comme structure matérielle et objet culturel : « il est ce que l'on regarde et, en même temps, le produit d'une représentation mentale » (Davasse, 2015, p.15).

À ce titre, il articule deux dimensions. Une première dimension matérielle (réalité physique) constituée d'éléments ou de groupes d'éléments hybrides, où s'imbriquent phénomènes naturels et sociaux (Davasse, 2015; Luginbuhl, 2012). La matérialité du paysage comporte trois formes inertes (élément physique tel que les plaines, les vallées, les montagnes, les coteaux, eau, air), biologiques (formations végétales et les groupements animaux) et sociales (regroupe les transformations du milieu dû à l'activité humaine)(Luginbuhl, 2012). Une deuxième dimension immatérielle qui relève de la représentation que l'on se fait des éléments précédents. Cette dernière joue à des niveaux divers, de l'affectif à l'esthétique, du sensoriel au symbolique (ibid.).

Ces acceptations du concept de paysage (quel que soit sa nature naturelle, rurale, urbaine, ...) supposent l'existence conjointe de l'objet (ce qui est **observé**) et du sujet individu (**l'observant**). Le sujet n'est plus un observateur distant, mais réinséré dans son paysage (Manola, 2012; Bigando, 2006).

Par ailleurs, Jean-Marc Besse dans son exposé de 2013 intitulé « Paysage et projet » précise que tout paysage relève d'une combinatoire entre cinq paradigmes : le paysage comme représentation, comme territoire fabriqué et habité, comme réalité matérielle, comme expérience sensible et, enfin, comme dispositif de projet. Dans notre travail nous mobilisons trois de ces paradigmes :

Le paysage comme représentation : Les paysages dans cette perspective sont moins des objets que des images ou des pensées. Ils sont plus idée, que réalité. Les paysages sont relatifs à des conceptions du monde (Besse, 2013). Il serait la présentation que se fait l'esprit humain de l'espace, chargé de cultures, d'histoire, d'idéologies. La notion de représentation peut d'ailleurs être prise de façon restrictive comme représentation esthétique (voire strictement picturale), ou bien de façon plus élargie comme représentation sociale (Besse, 2010).

Les représentations sociales s'appuient sur un ensemble d'informations que les individus ont sur un objet (dans notre cas le paysage), lesquelles se structurent et s'organisent pour donner naissance à une attitude favorable ou défavorable envers l'objet (le paysage)(Manola, 2012).

Le paysage comme expérience sensible : le paysage est présenté comme un événement subjectif. Il recouvre le rapport immédiat et sensible aux espaces concrets (l'impression, la sensation) (Besse, 2013).

Le paysage comme dispositif de projet : le paysage est la combinaison entre un site et un projet. Il interroge les relations entre le bâti et son contexte. On y trouve l'idée selon laquelle tout paysage est en transformation, en cours de modification par le jeu des forces naturelles, économiques, sociales qui s'y déploient. C'est principalement chez les architectes et les paysagistes, mais aussi chez les aménageurs de manière générale que cette approche a été développée. (Besse, 2013)

L'élargissement de la notion de paysage conduit à la naissance de paysages beaucoup plus banals. Le paysage n'est pas seulement une nature magnifiée ; il peut être ordinaire, urbain, industriel, rural.

En ce qui concerne notre étude, il s'agit d'interroger les perceptions des habitants du paysage urbain en formation, de la ville d'Oran, lequel est la résultante de l'action d'acteurs publics et privés modifiant les éléments physiques et sensibles du paysage. C'est pourquoi dans ce qui suit nous discuterons la notion de paysage urbain et sa spécificité.

1.2. Le paysage urbain

Bien que le paysage urbain et l'aménagement urbain aient toujours été associés, son expression ne se diffuse de manière significative qu'à partir des années 1960. Le terme paysage urbain est d'abord mobilisé par l'art comme souligné plus haut, par la suite ce dernier devient synonyme de morphologie de la ville (Manola, 2012).

Son apparition dans le champ de l'urbain est le résultat d'une lente maturation, qui s'est produite à mesure que les villes évoluaient et se transformaient (industrialisation, transformation de Paris par Haussmann, transformation de Barcelone par Cerda, etc...). Ainsi un souci d'agir sur l'apparence de la ville est devenu inévitable même si cette apparence n'a pas toujours été désignée comme paysage urbain, mais à travers des expressions qui s'y rapproche tel que « la physionomie urbaine » ou « silhouette de la ville » « individualité de la ville » (Graff, 2000; Jannièrre, 2007). D'après Huetz de Lempis (1999),

l'une des raisons de la perception tardive des paysages urbains est la place accordée à la nature dans la culture paysagère européenne. La ville ne pouvant prétendre à être "naturelle" et étant considérée comme anti-paysage, les jardins promenades, parcs et autres espaces naturels ont été pris comme référence esthétique. Par conséquent, longtemps le paysage a été conçu uniquement à travers la place que pouvait retrouver la "nature" dans la ville. Poullaouec-Gonidec et Paquette (2018) affirment que « la figure unitaire suggérée par l'expression paysage urbain traduit mal le caractère hétérogène et dynamique des conditions urbaines contemporaines, et que l'expression plurielle et changeante de paysages de l'urbain serait ici plus approprié » (p.47).

Le paysage urbain réapparaît dans le discours des architectes, urbaniste et géographe, dans un contexte de remise en question du mouvement moderne où s'imposaient les pratiques d'ingénieur et où l'on réduisait les maux de la ville à des problèmes de technicité (Jannièrre, Pousin, 2007).

Selon Pierre Pinon (2013) Camillo Sitte est le premier auteur à avoir théorisé cette approche du paysage urbain à travers son ouvrage « l'art de bâtir les villes ». Ces principes seront repris après par les partisans de l'art urbain. Ces derniers s'opposent à la marginalisation des considérations esthétiques, face aux préoccupations hygiéniques de zonage et à la composition en plan. L'art urbain ajoute une approche tridimensionnelle, dans laquelle la dimension visuelle est centrale. Cette approche prend en compte le point de vue du piéton, les perspectives, les plantations, tous éléments de l'esthétique urbaine. La notion du paysage urbain dans l'art urbain est liée à l'affirmation de l'esthétique urbaine (Jannièrre, 2007; Pinon, 2000). En France ces principes seront mis en pratique dans le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension, dite loi Cornudet (1919-1924). Une première loi instituant la planification urbaine en France, appliquée par la suite en Algérie par le décret du 5 janvier 1922. Cette période a pesé significativement dans la formation des espaces urbains de la ville d'Oran et par conséquent sur son paysage urbain (Kettaf,2013).

Par la suite, le mouvement moderne va apporter des transformations significatives aux paysages urbains des villes. Ce dernier va bannir de son vocabulaire les termes de composition urbaine ou encore celui d'embellissement, Le Corbusier préféra l'urbanisme au service de la technique et du progrès (Pinon, 2014).

Les théories portées par le mouvement moderne à travers la charte d'Athènes conduisent à une rupture avec les formes de la ville, l'abolition de la rue en sera la conséquence majeure. Face aux enjeux liés à la reconstruction et à la croissance démographique, les doctrines dictées par ce mouvement apparaissent comme les plus adéquates pour répondre à ce

contexte (Choay, 2014). Ces théories dictées par un souci d'efficacité se manifestent d'abord dans l'importance accordée à l'hygiène et la santé. La construction de bâtiments en hauteur apparaît aussi comme une des solutions architecturales pouvant répondre à la ville progressiste :

"L'urbanisme est une science à trois dimensions et non pas à deux dimensions. C'est en faisant intervenir l'élément de hauteur que solution sera donnée aux circulations modernes ainsi qu'aux loisirs, par l'exploitation des espaces libres ainsi créée.....C'est en faisant état de la hauteur que l'urbanisme récupérera les terrains libres nécessaires aux communications et les espaces utiles au loisir " (Le Cobusier, 1957, p.82)

L'utilisation de l'élément en hauteur s'illustre dans le Plan Voisin de 1925 ou encore la Ville Radieuse de 1933. Les gratte-ciels, reflètent l'esprit du temps et permettaient de décongestionner le centre-ville tout en augmentant la densité, pour en améliorer l'accessibilité et la mobilité, et fournir davantage de parcs (Marmot, 1981).

Ces idées ont eu pour effet un paysage urbain éclaté dé-densifié favorisant l'apparition de l'objet architectural autonome noyé dans la verdure (Choay, 2014). Cet urbanisme avait tendance à ignorer la spécificité du paysage au profit d'un espace abstrait et universel, conforme aux exigences du calcul et des techniques modernes. Cette abstraction de la singularité des lieux a rendu parfois les lieux inhabitables, en détruisant l'environnement qui en faisait des lieux de vie (Collot, 2011).

Si dans le passé les changements dans le tissu urbain ont été graduels, permettant un sentiment de continuité et de stabilité de l'environnement physique, l'urbanisme prônait par le mouvement moderne a créé une transformation rapide dans le paysage urbain faisant émerger des constructions de grande hauteur hors échelles et en rupture avec le paysage urbain des villes suscitant ainsi de vives réactions (Carmona et al., 2003) .C'est pourquoi ce mouvement sera remis en question et le paysage urbain sera mobilisé comme un élément de composition afin de retrouver le sens des singularités et des continuités. Cette démarche passe aujourd'hui par une meilleure insertion des constructions nouvelles dans le paysage urbain (Collot, 2011).

Dans cette optique, on assiste à un repositionnement théorique par apport à la ville ancienne. Cette approche dont les principaux instigateurs sont S. Muratori, A. Rossi, C. Aymonino. Ces derniers ont mené des travaux sur quelques villes italiennes (Venise, Rome, Padoue). Ils partent du postulat que l'architecture est indissociable de la ville. Cela conduit au rejet de

l'objet architectural indépendant de leur contexte, "le tissu urbain est saisi comme un tout dont les bâtiments ne constituent que les éléments " (Panerai, 1999, P.117).

Le concept du "*Townscape*", développé par Gordon Cullen dans le livre *Townscape* (Londres, 1961), et les travaux de Ivor de Wolfe, dans *The Italian Townscape* (Londres, 1963) ont aussi contribué à l'évolution de la notion du paysage urbain (Jannièrre, Pousin, 2007).

Le *Townscape* développé par Cullen (1961) part d'une appréhension globale de l'environnement avec la primauté accordée à la dimension visuelle et le mouvement. Il interroge la capacité de l'environnement à produire une réaction émotionnelle, avec ou sans notre volonté. À travers le *Townscape*, Cullen développe un modèle d'intervention basé sur la compréhension des effets produits par la mise en relation des éléments physiques de l'environnement. L'objectif est de manipuler les éléments de la ville de manière à avoir un impact sur les émotions des piétons (Jannièrre, Pousin, 2007; Pinon, 2013; Cullen, 1961).

Le piéton occupe une place importante dans la conceptualisation du *Townscape*, l'espace doit être conçu et étudié à travers la vision cinématique de ce dernier. Gordon Cullen le conceptualise dans ce qu'il appelle « la vision sérielle » : une suite de paysages que le piéton découvre par le mouvement (Cullen, 1961). Définissant ainsi le paysage urbain comme le résultat du tissage de l'ensemble des bâtiments avec toutes les autres composantes du tissu urbain (bâtiments, végétation, relief, flux, les matériaux, la signalétique). Il précise qu'« un bâtiment est une architecture, mais deux bâtiments sont un paysage urbain. Dès que deux bâtiments sont juxtaposés, l'art du paysage urbain est libéré » (Cullen, 1961, P.133).

L'expérience visuelle et perceptuelle des lieux a aussi été développée par Kevin Lynch. Sa démarche porte également sur les dimensions visuelles des éléments de perceptions des structures urbaines de la ville. L'approche perceptuelle s'illustre à travers son ouvrage *l'image de la cité*. Son approche diverge des courants précédents, par son échelle métropolitaine d'appréhension de la forme urbaine (Herrmann, 2017). Dans cette perspective Jane Jacobs ou William H. Whyte militèrent aussi pour une conception urbaine qui prennent en compte les besoins des habitants. Ces derniers ont aussi contribué à un changement du regard porté sur les villes. Jane Jacobs, dans son ouvrage *The Death and Life of Great American Cities* (1961) met l'accent sur l'importance des espaces publics comme support d'expérience urbaine. Les travaux de William H. Whyte ont montré l'importance d'une compréhension fine des usages de l'espace, et des attentes des usagers comme préalable à la conception des espaces publics (Bailly et al., 2014). Plus récemment les travaux de Thibaud montrent que le paysage est un rapport multisensoriel de l'homme à son environnement ou « le mouvement tend à se substituer au point fixe, le social à l'individuel,

le corporel au visuel, l'immersion à la distanciation » (Thibaud, 2002, p.192). Ce mouvement permet la réinsertion du sujet dans le paysage. Cette approche fait appel à l'immersion du sujet dans le paysage et tente de défaire l'opposition sujet/objet. Le paysage est donc un système de leurs relations. Il interroge les sens, les perceptions, et représentations de l'individu in situ (Manola, 2012; Thibaud, 2002).

En intégrant la dimension humaine, la conception du paysage urbain se renouvelle, tout en s'inscrivant dans une tradition morphologique de description de paysage, elle commence à prendre en compte les récents acquis des sciences sociales au sujet de la représentation des acteurs. Le paysage urbain est alors considéré comme le reflet des idéologies sociales (Manola, 2012).

Par ailleurs, la ville présente un certain nombre de singularités paysagères, au niveau de l'objet comme du regard. De ce fait, le paysage urbain présente certaines spécificités par rapport à d'autres paysages. Ces derniers sont résumés comme suit :

La mobilité des populations : « Les paysages urbains composent des agglomérations à l'intérieur desquelles les usagers se déplacent. Ce n'est pas une activité qui se superpose au paysage urbain, mais bien un fait qui le constitue » (Michel, 2007, p.8). Ainsi, le paysage urbain compose avec des concentrations démographiques et des mobilités résidentielles qui caractérisent la ville.

La relation de l'homme et la ville : par opposition au paysage naturel, le paysage urbain se caractérise par les relations entre la ville et l'homme. Le paysage s'inscrit dans ce qui est construit (bâti, espaces publics) et donc dans la trace de l'action humaine (Michel, 2007).

Le paysage quotidien : « paysage urbain est constitué par l'intégration des espaces du quotidien, du tourisme et de la visite, c'est-à-dire trois espace-temps qui sont des produits de la civilisation urbaine » (Michel, 2007, p.10).

Le facteur temporel : le paysage urbain intégrerait la notion de modernité par rapport au paysage rural ou naturel, qui ferait alors référence à des vues plus traditionnelles (Michel, 2007). Il fait aussi référence à la notion de transformation, de renouvellement rapide et souvent irréversible. Par opposition à la nature que l'on souhaiterait immuable, la ville serait le lieu particulier des changements, mais aussi de l'apparition de nouvelles fonctions, de nouveaux aménagements ou de nouveaux usages qui vont de pair avec les dynamiques d'évolution (Huetz de Lemps, 1999).

L'hétérogénéité : la ville se caractérise par la diversité des paysages et les ruptures urbaines. On y retrouve aussi bien des sites industriels, de grandes infrastructures de transport, des secteurs résidentiels, des espaces de verdure, des centres-villes construits en hauteur. Cette

diversité donne des lieux dont le sens est partagé et commun ainsi que des lieux porteurs de sens particuliers pour les habitants d'un quartier ou d'une rue (Poullaouec-Gonidec, Paquette, 2018).

Échelle : Ce concept interpelle ainsi des échelles de perception de la ville, en passant par un regard englobant du spectacle de la ville embrassée d'un seul regard jusqu'à un regard interne à la ville en immersion dans les scènes urbaines intimistes qui ne donne à percevoir que des fragments et des espaces. Cette immersion offre un mélange complexe d'expérience sensorielle où tous les sens sont en éveil et révèle diverses ambiances urbaines (Poullaouec-Gonidec, Paquette, 2018).

Pour notre étude, nous considérons donc que la notion de paysage est la fois une réalité matérielle en transformation incarnée dans notre cas par l'introduction de l'élément vertical : l'« immeuble à grande hauteur » et une expérience sensible (perception et vécu) de l'habitant de la ville.

1.3. La fabrique du paysage par les tours

Le paysage vient aujourd'hui télescoper l'agenda métropolitain de nombreuses villes qui adoptent la construction d'immeubles de grande hauteur témoignant d'un dynamisme économique et/ou d'une insertion dans la mondialisation. Dans un contexte de mise en concurrence des villes et où l'image que renvoie cette dernière est devenue un élément de visibilité internationale apte à leur offrir un poids concurrentiel. L'émergence de bâtiments iconiques jouant le rôle de repère et d'identité visuelle s'est multipliée (Hayot et Sauvage, 2000). C'est pourquoi de nombreuses villes s'engagent dans une course effrénée des hauteurs par des bâtiments de plus en plus hauts qui marquent profondément le paysage urbain de nombreuses villes dans le monde (Appert, 2016).

Ces tours font émerger un paysage qualifié de « *Glocal* » où les nouveaux gratte-ciels posent un enjeu d'échelle celle du local et du global. En effet, les tours à l'architecture standardisés répondent aux formes attendues des villes globales. Toutefois, ces dernières ont pour décor un paysage où les vues sur les bâtiments historiques emblématiques sont protégées, permettant des indices visuels pour susciter la reconnaissance de la ville (Appert, Montes, 2015).

La multiplication des tours, pour la grande majorité résidentielle, témoigne d'une revalorisation de l'habitat vertical dans un contexte de globalisation des modèles architecturaux, urbains et financiers. La tour résidentielle devient désormais une constituante des modes d'habiter de la ville contemporaine (Appert, 2016).

« Symbole flamboyant de la mondialisation » (Didelon,2010) ces constructions servent le plus souvent à affirmer une stratégie métropolitaine, elles apparaissent comme les leviers d'un renouvellement urbain de quartier dont l'image se détériore et un outil d'un marketing urbain qui ne manquent pas de séduire tant les acteurs privés que publics (Appert, 2015). En s'inscrivant dans la matérialité, les tours apparaissent comme un marqueur de métropolisation et comme un objet de distinction pour leurs porteurs et occupants (Appert, 2016 ; Appert et Montes, 2015). Elles sont encouragées pour requalifier des espaces centraux et renforcer leur attractivité. En effets, grâce à leur caractère iconique et symbolique, les tours deviennent un outil de développement en faveur de la ville intense, et de la mixité à l'échelle du bâtiment (Appert, 2016; Saint-Pierre, 2014). Aussi ces immeubles sont considérés comme une nouvelle forme pour répondre aux enjeux de la ville durable, et une alternative aux effets tant décriés de l'étalement urbain incontrôlé.

Cependant, l'insertion des constructions de grandes hauteurs ménage de nouveaux types de paysages urbains qui suscitent de la fierté de la part de la population ou au contraire de vives critiques (Didelon, 2010; Appert, 2016; Appert, Drozd, 2010). Car pour beaucoup ces opérations participent dans certains cas à l'uniformisation des solutions urbanistiques, qui peuvent soit affaiblir la cohérence des paysages urbains qui font l'attrait d'une ville (Appert, 2008 ; Huriot, 2011) soit les standardiser (Appert, Montès, 2015). Si ces nouvelles tours sont soutenues par les municipalités et parfois par les États, elles sont aussi porteuses de conflits locaux associés à leur perception par les populations, résidentes ou visiteuses (Appert, Drozd, 2010; Appert, Montes, 2015; Appert, 2016; Rezk-kallah et al., 2021), y compris à Oran.

À cet égard les attendus sociaux envers le paysage sont plus vifs et mêlent étroitement des enjeux associés à la préservation du cadre de vie et une forte composante environnementale (Peyrache-Gadeau, Perron, 2010). Dans cette perspective de nombreuses métropoles européennes à l'image de Paris et Londres se posent clairement la question de la ville verticale et se dotent de politiques urbaines visant à accompagner les mutations paysagères introduites par ces constructions soient pour les canaliser ou pour les contraindre (Appert, Montes, 2015) Il s'agit pour ces métropoles de définir la juste limite entre opportunité de développement urbain et respect du paysage de la ville.

Le paysage fait l'objet d'appréciations, d'appropriations, de convoitises, de spéculation, mais aussi de privations et d'exclusions et/ou de mobilisations et de négociations (Sgard et al., 2018; Peyrache-Gadeau, Perron, 2010) dans bien des situations il en résulte une ségrégation socio-spatiale : au plus « aisés le coteau ensoleillé et « la belle vue », aux plus démunis, les

banlieues anonymes et la vue sur l'autoroute » (Sgard, 2010). Cela est d'autant plus vrai dans un contexte de verticalisation du paysage par les IGH. La vue depuis la tour devient un objet de consommation monétisé. Ces tours symbolisent la privatisation du ciel pour les plus fortunés (Appert, 2016). La verticalisation du paysage pose la question de sa privatisation or le paysage par définition sort du domaine privé pour poser la question de l'espace partagé.

1.4. Le paysage, un bien commun face aux mutations urbaines ?

L'enjeu de la thématique paysagère est de composer entre les différentes situations, représentations, usages et intérêts dans une perspective de partage et de vivre ensemble (Sgard et al., 2010 ; Sgard, 2011).

Le paysage appartient à tous, chacun a droit de regard et chacun par ses actes intervient sur la matérialité du paysage de tous (Sgard, 2010). En effet, ce paysage contemplé, vécu et ressenti devient commun à un groupe, au-delà des formes d'appropriations individuelles. En d'autres termes, ils y partagent une même lecture, ou acceptent des lectures plurielles et non conflictuelles. C'est l'attachement commun à ce paysage qui les relie (ibid.). Dès lors le paysage est associé au bien commun à savoir un paysage visible par tous et accessible à tous (Davasse, 2015).

Le paysage commun pose aussi la question de la gestion du paysage actuel, mais aussi de sa transmission, il est « un bien à transmettre dont chacun est responsable vis-à-vis des générations futures, et un bien dont le devenir relève du vivre-ensemble et de l'équité » (Sgard, 2010). Transmettre ce paysage signifie transmettre le lien que l'on entretient avec son territoire. C'est pourquoi la consommation du paysage ne doit priver personne et doit permettre la transmission aux générations futures tout en leur laissant la possibilité de le réinterpréter. À la différence du patrimoine, la gestion du paysage ne signifie pas que ce dernier doit être figé et protégé selon des critères hérités de l'histoire de l'art, ou qu'il doit être muséifié (Sgard, 2010). La production du paysage doit être le résultat ou « le créé et le construit y sont contenus en s'ajoutant à l'hérité »(Donadieu, 2014, pp.29).

Face à l'irréversibilité de l'action sur le paysage, sa production doit faire appel à la responsabilité tant individuelle que collective des acteurs. Car les actions quotidiennes sur la matérialité du paysage non seulement s'imposent au regard de tous, mais modifient durablement, voire irréversiblement, ces composantes sensibles (Sgard, 2010).

Néanmoins, la gestion des projets de territoire reste le plus souvent appuyée sur le savoir et les techniques des experts tandis que le propre du paysage est qu'il ne fait pas ou très peu appel à la connaissance scientifique (Manola, 2012). C'est même ce qui le distingue

généralement des problématiques environnementales. Les arguments techniques, économiques, scientifiques laissent la place aux arguments esthétiques et affectifs. On fait appel au patrimoine, à l'identité, au jugement de goût et non à la connaissance. L'environnement est l'affaire de l'expert du savant tandis que le paysage appelle aussi aux connaissances du profane de l'habitant. Le savoir sur le paysage ne peut faire l'impasse sur le savoir-faire de l'expert et le savoir du profane, mais il doit résulter de la collaboration entre les « experts » et les « profanes » afin d'aider à fabriquer des connaissances dont la généralité se nourrit de spécificités locales (Manola, 2012; Sgard, 2011). C'est pourquoi le paysage est un moyen de réunir autour d'un cadre commun de discussion l'ensemble des acteurs impliqués dans la gestion de l'environnement et la production du cadre de vie (Davasse, 2015). Aussi le paysage revendiqué comme un bien commun peut obliger à afficher les priorités et donner un cadre de discussion entre les différents acteurs (Sgard, 2010).

Derrière la transformation du paysage s'articulent des projets politiques qui mettent en perspective les héritages, la gestion du paysage présent et le besoin d'anticipation du futur mais aussi d'articuler entre des intérêts parfois contradictoires des acteurs. Ces politiques tentent de réguler entre plusieurs enjeux : densification et croissance urbaine, développement économique et préservation de l'identité de la ville. Face à ce contexte l'irruption des tours a accentué la nécessité d'organiser, réguler, planifier leur présence dans le paysage (Appert, 2016 ; Sgard, 2011).

1.5. Définition de l'immeuble de grande hauteur

Il n'existe pas de consensus sur la définition précise d'un immeuble haut. En effet selon la ville la définition de l'immeuble haut varie. Cela diffère selon le contexte, mais aussi selon la familiarité de la ville avec les tours ou non. CTBUH (*Council on Tall Building and Urban Habitat*) considère qu'il n'existe pas une définition du « *tall* » *building* ou du gratte-ciel, mais il existe certains éléments de « *tallness* » parmi les trois approches suivantes (CTBUH, 2022):

- La hauteur relative au contexte : le bâtiment ne peut être caractérisé comme « haut » sans prendre en compte le contexte et la forme urbaine existante dans lequel il s'insère. À titre d'exemple un bâtiment de 50 ou 100 mètres de haut ne serait pas considéré comme un *tall building* dans le centre de Chicago, New York ou Shanghai, mais serait vu comme bien plus haut dans certains centres-villes européens.

Amsterdam par exemple introduit la notion de hauteur relative. Un bâtiment est considéré comme haut s'il atteint 2X la hauteur de ces voisins ou atteignant 30 mètres

(Vannoorbee et al., 2012). D'autres villes restreignent la hauteur selon des couloirs de vues emblématique de la ville à protéger. Ou encore, un bâtiment emblématique de la ville à l'image de la ville d'Anvers les bâtiments ne doivent pas dépasser le clocher de la cathédrale. C'est pourquoi l'élément de hauteur ne peut s'extraire de l'environnement du bâtiment.

La ville de Birmingham (Angleterre) définit une construction de grande hauteur comme tout bâtiment nettement plus haut que ses voisins ou ayant un impact reconnaissable sur la ligne d'horizon. La hauteur est définie selon deux échelles celle du Skyline et celle du paysage de quartier.

- Les proportions du bâtiment : un bâtiment haut n'est pas question de hauteur, mais aussi de proportion. Un bâtiment haut est une construction dont la hauteur est relativement importante par rapport à l'emprise au sol. Cette définition distingue la tour par rapport à la barre qui selon CTBUH n'est pas considérée comme un bâtiment haut.
- Les technologies liées à la construction de grande hauteur : certaines technologies de construction sont considérées comme caractéristiques de la construction en hauteur, et typique de la création des gratte-ciels, telles que le transport vertical, les éléments caractéristiques constructives propres à la construction en hauteur et qui permettent de dissocier ces bâtiments des constructions ordinaires.

En Algérie le terme IGH est présent dans la réglementation de sécurité contre les incendies. Comme précisé dans les articles 2 et 3 du [décret n° 76-35](#) du 20 février 1976 portant règlement de sécurité contre les risques d'incendies et de panique dans les immeubles de grande hauteur :

« Constitue un immeuble de grande hauteur pour l'application du présent décret, tout corps de bâtiment dont le plancher bas du dernier niveau est situé, par rapport au niveau du sol le plus haut utilisable par les engins des services publics de secours et de lutte contre l'incendie :

- *à plus de 50 mètres, pour les immeubles à usage d'habitation*
- *à plus de 28 mètres, pour tous les autres immeubles. »*

Cette définition réglementaire liée aux seules logiques de sécurité incendie et ne prenant pas en compte le contexte comme signalé par le CTHUB ne permet pas, à elle seule, de définir l'immeuble haut et de prendre en compte, toutes les dimensions paysagères.

Nous constatons donc qu'il n'existe pas de consensus quant à la définition de l'IGH et qu'elle peut être quantitative (par rapport à la hauteur) ou qualitative (relation au contexte). C'est

pourquoi, pour la suite de notre recherche, nous allons fonder notre définition sur la caractéristique qualitative du « CTBUH » à savoir celle de la relation de l'immeuble à son contexte. Un immeuble de grande hauteur est une construction habitée (à usage résidentiel ou économique), dont la grande hauteur la rend remarquable par rapport à son contexte urbain et ayant un impact significatif sur la construction du Skyline. Le cadre de nos enquêtes englobera à ce propos, des tours de onze étages en ce qui concerne l'échelle du skyline. Cependant à l'échelle du quartier la définition de la hauteur peut être inférieure. Dans ce cas, elle sera liée à la perception des usagers nous le verrons dans le (chapitre V).

Il est important de noter que dans cette thèse les termes tour, immeuble haut, construction de grande hauteur désignent le même objet d'étude. La construction de grande hauteur peut comprendre aussi l'immeuble barre (selon le contexte), car nous considérons que cette dernière est très présente dans le paysage oranais et engendre un impact important sur le paysage.

Ce tour d'horizon nous a semblé important avant d'énoncer notre problématique. Le chapitre III viendra compléter ce cadrage conceptuel et méthodologique ainsi que la présentation de nos terrains d'étude. La suite de cette introduction va donc s'attacher, à présenter notre questionnement initial ainsi que les hypothèses qui structurent notre recherche.

2. Problématique

« On ne compte plus, en Occident, les travaux de recherches sur le paysage, que ce soit du point de vue de sa matérialité, des représentations dont il est l'objet, ou des politiques publiques, de plus en plus nombreuses, qui lui sont destinées. Au contraire, dans les pays du Sud, en dehors de la dimension matérielle, les représentations sociales du paysage ont été beaucoup moins étudiées, tandis que les politiques paysagères y sont inexistantes (ou au mieux à l'état d'ébauche) » (Gauché, 2015)

Dans le contexte d'une planification en structuration à Oran, une réflexion sur le paysage devient un point de départ primordial pour l'élaboration d'un projet territorial commun articulant enjeux politiques, économiques et sociaux. Cependant en Algérie, la prise en compte du paysage urbain dans la fabrication de la ville demeure très timide. Les politiques urbaines y sont encore très sectorielles. L'urbanisme reste imprégné de la pensée fonctionnaliste éludant ainsi la question paysagère (Kettaf, 2013). Cela a pour conséquence des espaces fragmentés et désarticulés occultant toute vision globale de la matérialité de la ville et de ses représentations (ibid.).

Bien qu'il existe une réglementation qui a toujours affiché une intégration des exigences environnementales et paysagères. Le paysage est souvent confondu avec celui d'environnement (Djelal, 2014). Comme en témoigne la loi de 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable. Cette loi considère pour la première fois l'environnement comme un cadre de vie (Khettab, 2019). Cependant à l'échelle urbaine c'est seulement la nature qui semble faire l'objet de préoccupations. Les représentations paysagères y sont absentes. Ainsi, il existe un écart entre les finalités de l'action publique et les aspirations des citoyens (ibid.). Cet écart serait dû, en partie à la non-reconnaissance de la notion de paysage par les instances. En effet, hormis quelques références au terme, aucune définition claire ne lui est consacrée (ibid.).

Cependant l'institutionnalisation du paysage sur le modèle européen est actuellement en gestation sous la pression des organisations internationales et sous l'impulsion d'évènements mondiaux tel que l'introduction de la catégorie « Paysages culturels » dans la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO et la conférence de Rio de Janeiro sur le développement durable (Gauché, 2015).

Dans ce sens, les instances régissant la planification algérienne reconnaissent dans le paysage ou dans certains de ses éléments, l'esthétisme, l'histoire et le végétal (Khettab, 2019). Ces critères conduisent à la prise en charge des paysages exceptionnels au détriment des paysages quotidiens (ibid.). Le paysage urbain quotidien, quant à lui, est régi principalement par la loi n°90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme. Le paysage est donc géré par fragments : paysages exceptionnels, paysages quotidiens, paysage naturel et paysage culturel sont réfléchis de manière indépendante les uns des autres. Cette démarche a pour résultat une gestion sectorielle du paysage urbain algérien (Khettab, 2019).

Les instruments existants se sont montrés inefficaces et incapables de suivre les mutations en cours. Conjuguer la ville avec ses valeurs paysagères ne trouve pas encore une application effective sur le terrain (Kettaf, 2013). Le manque de clarté, la lenteur d'application de mises en place des textes de loi, le déficit de savoir-faire spécialisé et d'expérience et une urbanisation caractérisée par l'urgence entravent la prise en charge du paysage urbain dans les pratiques urbanistiques (Djelal, 2014). Selon Gauché (2015) pour les pays du Maghreb le paysage peut être considéré comme un objet de luxe. La pauvreté et le retard de développement jouent en faveur d'autres priorités que celles du paysage perçu par les populations (ibid.).

Dans la ville d'Oran, comme dans toutes les villes algériennes, cette incapacité de gérer le développement urbain des villes est très perceptible sur son paysage urbain. Ce dernier continue à être annihilé sous l'effet d'opérations d'insertion de bâtiments de grandes hauteurs qui se produisent à un rythme de plus en plus soutenu ignorant complètement les spécificités des lieux et leurs volumes urbains.

Ce phénomène n'est pas nouveau pour la ville. Déjà dans les années 1940-1960, Oran a connu les premières insertions de bâtiments hauts et qui ont eu pour effets d'introduire une nouvelle configuration urbaine dans la ville. D'abord greffés dans les tissus existants, ensuite introduits avec les grands ensembles d'habitats construits en périphérie. Après l'indépendance et jusqu'à la fin des années 1990, l'Algérie connaît très peu d'opérations d'insertion de bâtiments de grande hauteur. L'urbanisme s'appuyait essentiellement sur le programme dit des ZHUN qui seront largement employés sur tout le territoire national et qui se caractérisent par des bâtiments de trois à quatre étages (Kettaf, 2013). Il faut attendre le tournant des années 1990 pour voir réapparaître ces opérations de construction en hauteur avec une accélération sans précédent.

À Oran, comme ailleurs, la construction récente d'immeubles de grande hauteur transforme considérablement la matérialité du paysage, modifiant aussi le rapport à la lumière et aux ambiances. Cette nouvelle forme d'urbanisation introduit parallèlement une « réurbanisation spatialement sélective » (Mollé et al., 2019) destinée aux classes moyenne et supérieure recomposant le profil démographique et social des quartiers concernés. Ces transformations sont principalement le résultat des nouvelles insertions urbaines mises en œuvre à partir des années 2000 qui s'expriment par la juxtaposition et l'accumulation d'éléments ponctuels de grande hauteur aussi bien dans son centre ancien que dans les quartiers périphériques. Face à cette verticalisation rapide et opportuniste du paysage urbain oranais, les habitants sont rarement consultés.

La propagation rapide des tours essentiellement d'habitation, sans études d'impact sur le devenir du paysage urbain Oranais participe au processus de sa transformation. S'agit-il d'un projet clairement identifiée d'une ville en quête de verticalisation, ou d'une action spontanée qui trouve dans les vides juridiques des réglementations relatives à la fabrication du paysage urbain, des opportunités de rentabilités foncières pour construire le plus grand nombre de logements ?

Cette thèse voudrait contribuer à une réflexion sur la fabrique du paysage urbain à travers le prisme des immeubles hauts à Oran. Comme nous l'avons souligné, l'insertion des IGH agit autant sur la matérialité du paysage que sur les représentations habitantes. Néanmoins, face au caractère polysémique du paysage il est difficile d'aborder l'ensemble de ses dimensions. C'est dans cette perspective nous tentons de répondre aux questionnements suivants :

1. Quelles sont les modalités d'insertion de ces tours dans le territoire de la ville d'Oran ?
Ces stratégies d'insertion peuvent-elles favoriser la production d'un paysage en partage ?
2. Quelles sont les incidences de l'insertion des tours dans le paysage de la ville d'Oran en termes de représentations et de matérialité du paysage urbain ?

De ces questionnements découlent les principales hypothèses que nous allons chercher à vérifier.

- Le paysage urbain est considéré comme un résultat des opérations urbaines sans une réelle prise en compte en amont de ses caractéristiques dans les différentes insertions urbaines. La qualité paysagère est rarement posée comme un objectif à atteindre, reléguée derrière des objectifs de rentabilité financière. Le résultat est l'insertion des immeubles de grandes hauteurs qui participent à l'uniformisation des quartiers de la ville à travers les mêmes modalités d'insertion (forte emprise au sol, absence de

transition dans les hauteurs, ratio hauteur/largeur de rue élevée). Ces modalités ont pour effets de supprimer les spécificités paysagères et morphologiques des quartiers.

- Les insertions des immeubles de grandes hauteurs à Oran participent à la privatisation du paysage de la ville engendrant une privation de vue, de soleil et d'air. Il va à l'encontre d'un paysage urbain construit comme bien commun.

Aussi, la multiplication des tours dans l'ensemble du territoire de la ville contribue à créer des représentations qui ne sont pas toujours partagées. Cette diversité de représentation est liée d'une part aux caractéristiques sociodémographiques des habitants susceptibles d'apprécier ou non ces constructions. D'autre part aux caractéristiques des tissus dans lesquels elles s'insèrent.

3. Méthodologie de recherche

En partant des propos de Yves Luginbühl (2012 ; p.11) « L'analyse des dimensions matérielle et immatérielle, et de l'interaction qui s'établit entre elle, est un préalable indispensable pour asseoir une problématique du paysage dans sa relation à la société. » formulé aussi par Augustin Berque (1994 ; p.5) « le paysage ne réside ni seulement dans l'objet, ni seulement dans le sujet, mais dans l'interaction complexe de ces deux termes... c'est à la complexité même de ce croisement que s'attache l'étude paysagère ».

C'est à travers cette double dimension que nous mènerons notre travail afin d'étudier les hypothèses émises. Les modalités d'insertion des tours seront étudiées d'abord à travers une géohistoire des tours afin de mieux comprendre leur spatialisation sur le territoire d'Oran et de déterminer s'il existe une stratégie de localisation des tours dans la ville d'Oran. Afin de déterminer la prise en compte ou non du paysage dans l'insertion des tours nous analyseront l'insertion urbaine de ces constructions dans différents quartiers de la ville (**hypothèse 1**). Identifier les problèmes d'insertion urbaine permet de mieux comprendre la formation du paysage des quartiers concernés par la verticalisation mais aussi comment se construisent les perceptions paysagères habitantes. Cependant, l'insertion morphologique n'est pas le seul critère pouvant nous permettre de comprendre la perception paysagère. C'est pourquoi les caractéristiques démographiques seront aussi questionnées. Dans le but, d'étudier les perceptions et représentations chez les habitants de la ville, nous interrogerons la dimension immatérielle du paysage à travers l'étude de sa dimension sensible et cognitive (**hypothèse 2**). Dans cette perspective et pour répondre aux objectifs de la thèse, ce travail de recherche procède à deux types d'enquêtes complémentaires pouvant articuler différentes échelles.

Le Tableau 1 résume la démarche méthodologique de cette thèse. Des entretiens et parcours commentés pour l'étude de la perception du paysage à l'échelle du quartier et des photos-questionnaires pour l'étude du grand paysage.

Le parcours commenté : nous permet d'avoir une approche du paysage urbain plus sensible. Cette méthodologie s'appuie sur des travaux de parcours commenté développé par Thibaud (2003); Bailly et al (2018); Manola (2012); Ben Slama (2007); Faburel et al (2018). Cependant, cette méthode ne permet pas d'étudier la perception du paysage à une grande échelle. Le photo questionnaire vise à compléter cette enquête et en étudier les résultats à une plus grande échelle.

Le photo questionnaire : permet d'étudier les perceptions du grand paysage des individus. Cette démarche nous permet de saisir le rapport qu'entretiennent les habitants à leur territoire. L'objectif de ce questionnaire est d'évaluer le degré d'appréciation et de connaissance du paysage urbain de la ville d'Oran par ses habitants. Pour cela nous nous référons principalement aux travaux de Manuel Appert (2016). Cette méthodologie permet de saisir la réception des formes d'intervention publiques ou privées sur le skyline.

4. Structure de la thèse

La thèse est organisée en cinq chapitres.

Dans un premier temps, nous exposerons le cadrage théorique du présent travail. Il s'agit alors en premier lieu d'esquisser l'état des savoirs sur le concept de paysage. Une clarification sémantique des termes utilisés dans cette recherche sera exposée. Par la suite, nous exposerons la problématique et la méthodologie générale de cette thèse (Introduction général). Nous examinerons le contexte général lié à l'apparition des tours en Algérie puis particulièrement à Oran. Cette partie sera évoquée selon deux phases d'évolutions des tours à Oran à savoir la phase de décollage (1940-1960) et la phase étiage (1962-2000) (chapitre I). Le chapitre suivant abordera le retour des tours (à partir des années 2000), leur distribution spatiale dans l'espace urbain de la ville et esquissera les modalités d'insertion de ces dernières (chapitre II).

Les représentations du paysage à travers le prisme des immeubles de grande hauteur seront étudiées à l'échelle du quartier et celle de la ville d'Oran. Nous exposerons la démarche méthodologique des parcours commentés et les photos questionnaires, à la lumière de la littérature scientifique. Nous aborderons les questionnements, objectifs et hypothèses sous-jacents de chaque méthodologie et nous présenterons les terrains d'étude (Chapitre III).

Par la suite, il s'agira de présenter les résultats de chaque investigation. Dans un premier temps celle du rapport des habitants aux quartiers en pleine verticalisation et l'incidence des tours sur l'expérience de ces paysages ordinaires (Chapitre IV).

Nous verrons aussi l'impact des tours sur l'expérience du Skyline et les paramètres qui influencent ces préférences esthétiques (Chapitre V).

Tableau 1. Grille d'analyse

Dimension	Echelle	Indicateur	Outils d'analyse	Référents	Hypothèse à vérifier
Historique	Algérie et Oran	Etapas ayant marqué l'évolution de la tour en Algérie	Revue de presse généraliste (journal échos d'Oran, échos d'Alger) et spécialisée (revu nord-africaine), sélectionnée entre la période 1930 et 1960 et de la littérature scientifique. Plans, documents historiques.	Lespès (1938) , Kettaf (2013), Almi (2002) Revue Les Chantiers nord-africains (1932, 1933, 1936,1937)	Hypothèse 1
Spatiale	Ville d'Oran	Localisation Rapport à la structure urbaine et la fonction des quartiers Elément paysage du quartier	Recensement des tours à l'échelle de la ville à travers Google Earth et site et forum de promoteur	Mouaziz-Bouchentouf (2017), Appert (2011, 2016)	
Morphologique	Différents quartiers de la ville	Volume urbain Emprise du bâti Rapport au rez-de-chaussée et à l'espace public	Observations in situ, analyse visuelle Etude de plans	Carmona et al. (2003), Allain(2004), Al-Kodmany (2013, 2017), Kettaf(2013)	
Perception	Trois quartiers de la ville	Ressenti (lié à l'affect) et au senti (lié aux sensations, ambiance urbaine) Esthétique des lieux (architecture des bâtiments) Vécu des lieux (les rapports sociaux)	Parcours commenté	Baily(2016), Manola(2012), Bigando (2006), Thibaud (2001)	Hypothèse 2
Représentation	La ville	Appropriation Lisibilité/visibilité	Photo questionnaire	Lynch (1998), Appert (2016), Cottet(2011), Nasar et Terzano, (2010)	

Source : Asma Rezk-kallah, 2022

Chapitre I

Contexte de la diffusion des premières tours à Oran

Pour Thierry Paquot (2017) le gratte-ciel est un objet contextuel qui se révèle difficilement exportable. Si les gratte-ciels ont réussi dans les villes américaines berceau de leur naissance et dans certaines villes asiatiques. C'est avant tout grâce au contexte économique et au milieu urbain qui les accueille "C'est la ville qui fait le gratte-ciel et non pas le gratte-ciel qui fait la ville". (Paquot, 2017, p. 45). Contextualiser l'apparition des IGH et comprendre les conditions de leur évolution en Algérie en général et à Oran en particulier sont les propos développés dans ce chapitre.

Dans une première partie, nous évoquerons le contexte général lié à l'apparition des tours en Algérie. Un contexte marqué par les débats autour de la modernisation des villes algériennes et l'afflux de nombreux urbanistes et architectes modernes tels que Le Corbusier et Auguste Perret qui voient en l'Algérie une terre d'essai pour leur travail architectural et urbain (Almi, 2002; Cohen et al., 2003; Picard, 1994). À partir d'une revue de presse généraliste et spécialisée, sélectionnée entre la période 1930 et 1960 et de la littérature scientifique, nous examinerons la circulation et la contextualisation d'un nouvel objet architectural : la tour en Algérie.

Dans la seconde partie, nous examinerons la verticalisation du paysage de la ville d'Oran, ce que Manuel Appert (2016) nomme le décollage. Discuter des immeubles haut c'est discuter de la ville de sa forme et de son paysage, car leur introduction s'accompagne d'une transformation des paysages urbains. C'est pourquoi nous étudierons la formation du paysage urbain de la ville d'Oran à travers une lecture du processus historique d'évolution de la ville et de sa forme urbaine. Il sera question de mettre l'accent sur les transformations majeures qu'a connues le paysage de la ville d'Oran et l'introduction des premiers immeubles haut dans la ville. Après une phase de décollage de la construction en hauteur la ville connaîtra une période durant laquelle très peu de tours ont été construites. Cette période s'étale entre 1962 jusqu'aux années 2000. Nous appellerons cette période la phase d'étiage des tours (Appert, 2016). Durant cette période nous verrons comment le développement de la ville a rompu avec cette tradition de valorisation du site pour se soucier d'un aspect purement quantitatif et fonctionnaliste qui ne sera pas sans conséquence sur le paysage de la ville. Cette urbanisation est marquée par l'évolution fragmentaire de la ville et l'éclatement de sa forme urbaine dans une logique d'étalement horizontale. Il s'agira de poser le contexte des nouvelles orientations menées par l'état algérien afin de mieux comprendre le ralentissement dans la construction des tours et les conditions de leur réémergence.

1. Circulation et contextualisation d'un nouvel objet architectural : la tour

L'histoire urbaine et architecturale s'appuie sur de grands modèles architecturaux, qui vont constituer les références sur lesquelles vont s'appuyer les architectes et urbanistes. Leur transmission se fait de différentes manières : par le contact direct de ces personnes, par des expositions, des conférences, l'enseignement, des publications d'ouvrages et de revues, ou encore l'observation des réalisations (Panerai et al., 1997). Les circulations de modèles empruntent des canaux divers et complémentaires y compris pour les tours. En effet, si la tour est apparue aux États-Unis elle s'est développée bien au-delà des frontières qui l'ont vue naître. Si le gratte-ciel incarne une image forte de modernisation et symbole de capitalismes. En Europe il jouera le rôle d'un instrument urbain et prendra la signification d'un nouveau monument. Les architectes du mouvement moderne vont utiliser la tour comme outils de composition urbaine. Les tours seront disposées en un ensemble ordonné éliminant insalubrité et congestion (Taillandier & Namias, 2009). Il sera de même pour les projets de tours proposés en Algérie.

1.1. L'émergence de la tour en Algérie

En Algérie, les nombreuses expositions et les revues spécialisées ont joué un rôle important dans la diffusion des idées sur l'immeuble de la grande hauteur telles que l'exposition de 1933 « l'Exposition d'Urbanisme et d'Architecture moderne » et celle de 1936 intitulé « la cité moderne ». Ou encore l'exposition de 1937 à Oran présidé par Emile Cayla « exposition d'architecture moderne et d'urbanisme ».

D'un autre côté, de nombreuses revues spécialisées diffuseront ces idées nouvelles telles que deux revues éditées en Algérie : revue Chantiers nord-africains² ou encore le journal général du bâtiment et Travaux publics³. Un examen de ces deux revues nous renseigne sur de nombreux projets modernes publiés dont une grande partie faite l'éloge des constructions de grandes hauteurs.

De nombreux écrits sur les villes nord-américaines y sont publiés montrant les gratte-ciels et ce que peut accomplir le développement technique pour la ville. Les gratte-ciels

² Parus en 1928. Elle a d'abord pris pour titre « LES CHANTIERS NORD -AFRICAINS. Architecture, bâtiment, travaux publics, mines » puis « Chantiers. Revue Mensuelle Illustrée » pour devenir enfin « Chantiers. Revue Mensuelle Illustrée des Arts, de la Construction en Afrique du Nord ». Sa publication a été interrompue pendant 10 ans (1940-1950). Plusieurs projets à Oran sont publiés, avec un numéro consacré à l'Exposition d'Architecture Moderne et d'Urbanisme

³ La revue a été éditée à Alger (1926-1947) par le Syndicat d'entrepreneurs de travaux publics d'Alger, d'Oran et de Constantine.

américains vont inspirer de nombreux architectes modernes pour leurs prouesse technique et solution aux problèmes de congestion des villes et d'organisation spatiale (Taillandier & Namias, 2009). C'est principalement au travers de publication que ces bâtiments se feront connaitre en Europe, mais aussi en Algérie.

A titre d'exemple, le numéro d'Août 1931 de la revue Les Chantiers nord-africains publie un article intitulé « gratte-ciel récent » illustré de photographie sur l'état des gratte-ciels en Europe. Un autre article intitulé « Le bâtiment urbain moderne » fait l'éloge des gratte-ciels d'Amérique du nord est apparu dans la même revue (Janvier, 1932). À noter que la nomination de gratte-ciel est très répandue dans les articles, pour désigner des constructions composées de 11 étages à l'exemple du foyer des anciens combattants Figure-1.

A l'échelle internationale, un numéro spécial 16 de la revue urbanisme (1933) est consacré à l'habitation en hauteur avec plusieurs exemples de bâtiments dans le monde. L'immeuble rue Mulhouse à Alger fait partie de cette sélection. Une construction de 14 étages réalisée par l'architecte Paul Guion. L'apparition de ce projet dans cette revue nous montre que les projets de grande hauteur en Algérie avaient un écho à l'échelle internationale.

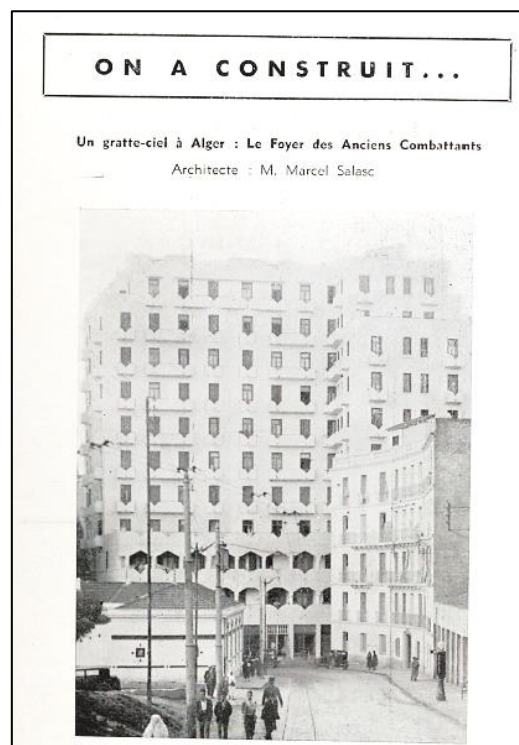


Figure-1. Un bâtiment de 11 étages à Alger désigné comme gratte-ciel
(Source : Revue chantier Nord-africain 1933)

Cet engouement pour le gratte-ciel et les villes américaines on le retrouve aussi dans la presse non spécialisée. Dans l'Écho d'Alger par exemple du 25 février 1931 un article intitulé « vision d'Amérique » relate les progrès des villes américaines en termes de construction et d'urbanisme. L'auteur de cet article s'interroge « *Alger aura-t-il des gratte-ciels ?* » et conclue cet article en « *Verrons-nous l'idée des buildings franchir l'océan ? N'en doutez pas : les villes méditerranéennes de l'Afrique du Nord en édifieront peut-être avant l'Europe, car la place leur manque les mêmes causes amènent les mêmes effets.....Alger est beaucoup plus étriqué que New York... elle aussi elle cherchera en hauteur ce qui lui manque en surface* » p.3.

En plus des articles de revues, de nombreuses conférences et expositions se tiennent à Alger. Une première exposition d'architecture et d'urbanisme est organisée en 1933, puis une deuxième exposition sur la ville moderne en 1936.

À partir des années 1930, l'Algérie devient le théâtre de débats passionnés autour de la modernisation de ces villes. Ces expositions regroupent des études urbaines diverses dont l'objectif est de montrer la nécessité des techniques modernes de construction pour la fabrique de la ville. Jean Coutereau membre du comité d'organisation de l'exposition écrira à propos de la ville d'Alger « *Que des horizontales planent, que des verticales s'exaltent, harmonieuses dans le paysage, par le fer et par le béton ! [...] Il faut que l'admiration des rues et des monuments, et aussi bien le prestige des institutions intellectuelles prolonge l'impression première, fassent sentir dès les premiers pas sur la terre nord-africaine le rayonnement de notre pays.* » (Cotereau, 1933, p.152). Ces expositions organisées par la première société des architectes moderne (SAM) créée en 1932 marquent les premiers jalons de l'architecture moderne dans la ville (Chérif, 2017).

Il faut noter que pendant les années 30 les premières idéologies et logiques hygiénistes commencent à se faire connaître ce qui permet à la tour de prendre une place importante dans le débat de la modernisation de la ville. Auguste Perret et Le Corbusier deviennent de fervents partisans des tours. Ces architectes participeront aussi au débat sur les villes algériennes. L'expérience de la verticalisation ne sera pas la même dans toutes les villes du Maghreb voire Encadré 1.

Alger devient ainsi un champ d'expérimentation fécond pour les principes d'une architecture moderne (Hakimi, 2003). Il faut souligner que l'Algérie a été une terre d'essai de nombreux urbanistes et architectes modernes. Ces derniers viennent chercher « *en Algérie un lieu où le carcan administratif semble moins étouffer le travail architectural et urbanistique* » (Picard, 1994, p. 133).

Le débat sur le mouvement moderne, loin de la défiance que lui opposent les architectes en métropole, trouve un très large écho en Algérie. Ce débat se construit sur la forte critique du style néo-mauresque (Chérif, 2017). La SAM rejette l'architecture internationale standardisée et prône une architecture moderne propre au pays, « un style moderne sage » appuyé sur des bases rationnelles adaptées au soleil d'Afrique du Nord (Picard, 1994). En effet, la spécificité de ces contributions est l'adaptation au climat méditerranéen comme le mentionne Lathuilliere (1936) commissaire de l'exposition de 1937 « Il existe un embryon d'urbanisme et d'architecture, Français par l'esprit, mais méditerranéen par la forme » (p.129).

Durant ces expositions seront exposés les travaux de grands architectes qui seront nombreux à proposer des projets de bâtiments de grande hauteur. Dès les années 1930, Alger voit apparaître les premières propositions de tours contrastant avec son paysage jusque-là relativement horizontal.

Parmi les projets avant-garde présenté sur la scène algérienne, nous citerons à titre d'exemple le projet de « gratte-ciel de la marine d'Alger » proposé par l'ingénieur urbaniste Maurice Rotival (1930), le projet d'Auguste Perret d'un immeuble d'habitation moderne de 20 étages (1939) Figure-2 qui restera sur papier, le projet tout aussi théorique de Paul Guion (1936) Figure-3 ou encore le projet utopique de N. Ciliberti à Oran.



Figure-2. Projet d'Auguste Perret d'un immeuble d'habitation à El Biar Alger en 1939 (projet non réalisé)



Figure-3. Projet de Paul Guion – Un projet théorique à l'emplacement de l'actuelle Aero habitat 1936.

(Source : Cohen,2003)

1.2. Le projet de N. Ciliberti : des grattes ciels à Oran

Dans un article publié dans la revue chantier (1937) intitulé « nouvelle perspective urbaine » N. Ciliberti décrit un projet et une vision pour un Oran moderne. Selon Ciliberti les nouvelles perspectives urbaines pour la ville d'Oran doivent répondre au problème de la ville sur les longs termes et aux besoins des générations futures.

L'architecte considère que la ville d'Oran est mal construite et ne met pas en valeur sa beauté naturelle. Ainsi les avancées techniques devaient permettre de résoudre les problèmes que connaît la ville et lui donner l'essor d'une grande cité. Cette proposition a aussi pour but d'encourager le tourisme à Oran à travers la création d'une base d'hydroavion en rapport direct avec le port qui sera transformé en port réservé au tourisme.

Le projet de Ciliberti propose d'ouvrir des perspectives vers la mer et aérer le tissu de la ville. Le site choisi est délimité au nord par le front de mer au sud par la place d'armes, à l'est le ravin blanc et à l'ouest par la montagne. Le quartier historique de Sidi El Houari n'apparaît pas dans la description ni dans le plan et la perspective proposés.

Le terrain est choisi pour son attractivité (face à la mer en plein centre-ville) et pour sa valeur foncière. Car l'architecte a pour but de rentabiliser le projet rapidement. « *Sur ces terrains d'une valeur commerciale extraordinaire, existent à l'heure actuelle quelques misérables ouvrages sans rapport et sans intérêt, qui détruisent la belle harmonie naturelle sur Santa-Cruz et sur les falaises de Gambetta* » (Ciliberti, 1937, p. 62).

Ce projet prendra forme sur une plateforme en béton armé à cinq mètres de la place d'arme et descendrait en gradins vers la mer. Au niveau de la promenade de Létang elle s'étalera sur un plan horizontal jusqu'à la jetée du port. La plateforme permettrait de dégager une assiette foncière suffisante pour remodeler le paysage tout en préservant certaines structures nécessaires au fonctionnement de la ville. La plateforme permet ainsi de récupérer entre la rade d'Oran et la place de l'Hôtel de Ville, un terrain de 260 hectares ayant un front de mer de 3 kilomètres (Figure 4).

La topographie naturelle de la ville y est clairement niée et substituée par un ouvrage colossal constitué d'une plateforme se situant à 66 mètres du niveau de l'eau. La plateforme organise les espaces urbains de la ville en deux parties.

Une partie se situant sous cette plateforme où prendra place l'actuel trafic du port et de la base pour hydravions. Les piliers supports de la dalle, reposant sur la jetée seraient espacés de cent mètres.

Sous la plateforme les espaces sont organisés en étages superposés. Des routes nouvelles permettront de gérer la circulation mécanique, destinées à décongestionner celles existantes.

Le reste de la surface abriterait des abris souterrains pour la défense, et de vastes dépôts sur plusieurs étages, pour stocker vins, farines et céréales, carburants et autres produits, pour l'alimentation de la ville.

Une partie se situant au-dessus de la plateforme : sur une surface de 260 hectares serait le nouveau centre urbain d'Oran, groupant tous ses services administratifs et commerciaux ainsi que ses terrains de loisirs et de sports. Une partie de ce terrain sera dégagée pour la construction de gratte-ciels. La vente de ce terrain destiné à la construction de gratte-ciels à usage d'habitation pourra servir au financement du reste du projet. Le reste du projet constituera en grande partie des espaces libres composés de parc, de terrain de sport, un terrain d'aviation auxquels s'ajoutent des bâtiments de service administratif. Le programme s'insère dans une espace de fragment de ville très aérée et peu dense en contraste avec la ville telle décrite à l'époque à savoir étroite et étouffante (Figure 5).

La plateforme sera reliée à la colline des planteurs où prendront place des villas pour l'Élite de la société. Cela permettra de mettre en relation la colline boisée et la ville transformée en zone de plaisance.

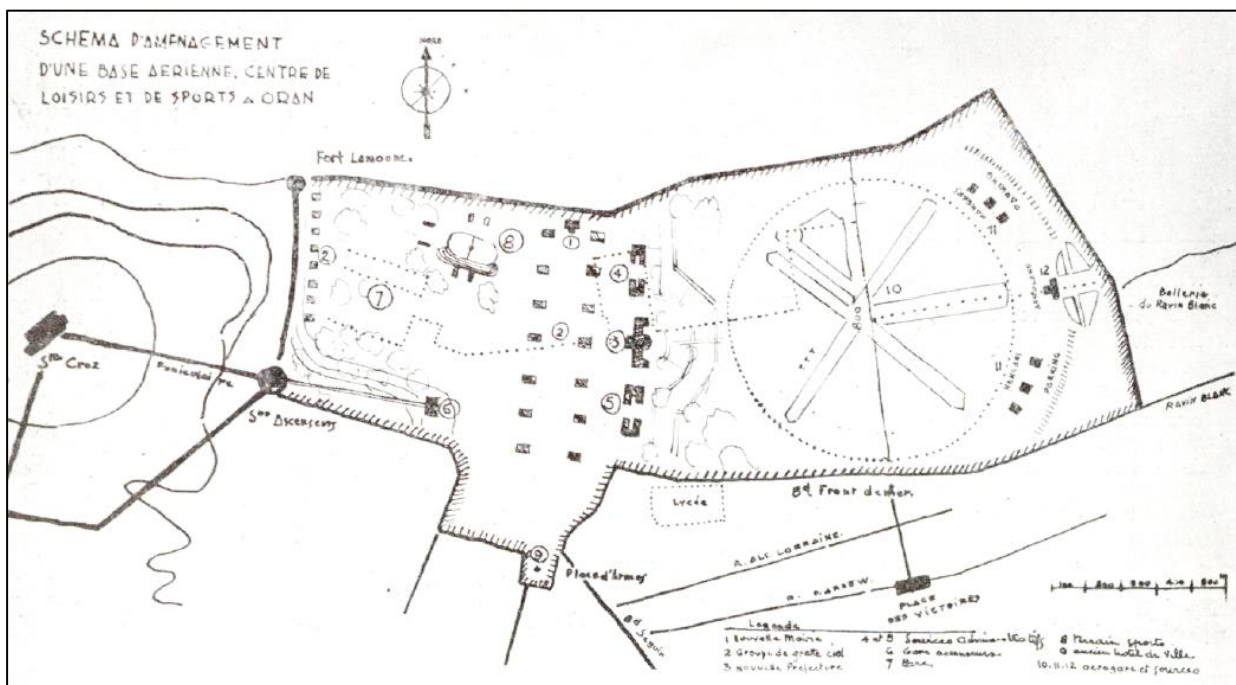


Figure-4. Schéma du plan du nouveau projet centre urbain à Oran publié sur la revue chantiers 1937. (Source : Les Chantiers nord-africains, 1937)

La pratique de l'embellissement selon Ciliberti devait aérer la ville accroître les surfaces plantées, décongestionner le centre-ville et optimiser les moyens de circulation. La solution est trouvée dans la superstructure rendue possible par les prouesses techniques. Ce projet contraste de par son échelle avec les propositions des plans d'aménagements, d'embellissement et d'extensions de la ville d'Oran qui devaient « allier la planification et le pittoresque ».

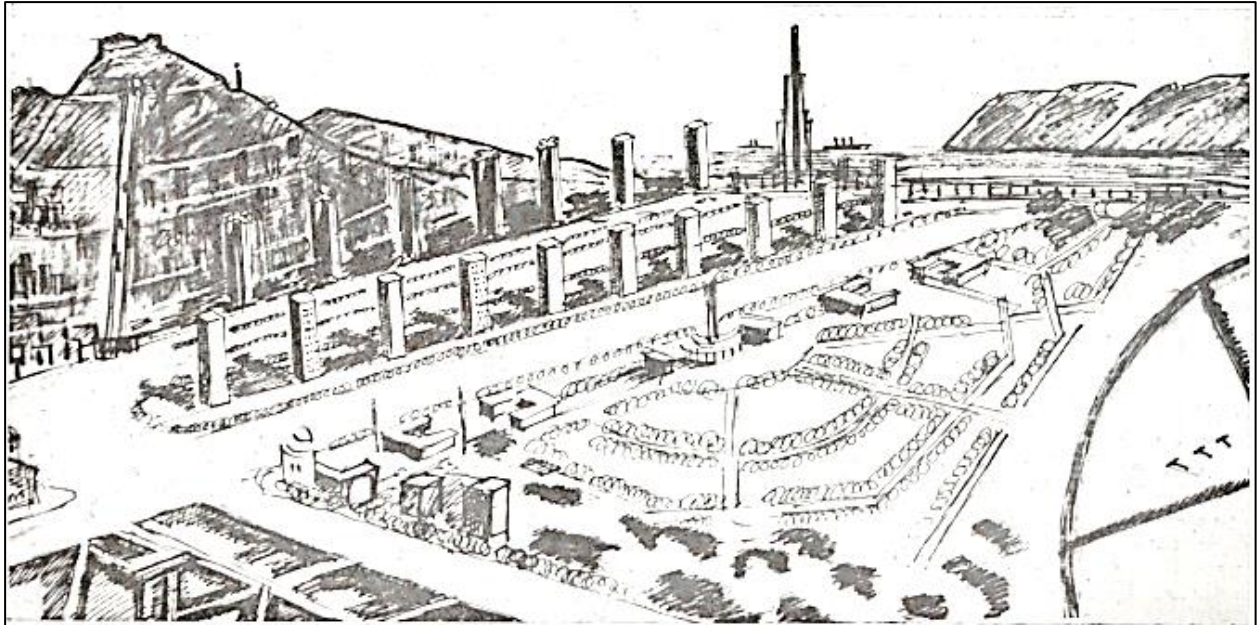


Figure-5. Croquis du nouveau projet centre urbain à Oran publié sur la revue chantiers 1937. (Source : Les Chantiers nord-africains, 1937)

La négation de la topographie, la suppression du centre historique et les immeubles hauts insérés dans un espace ouvert reprennent les principes de la charte d'Athènes sans pour autant la citer. Le souci de rentabiliser le projet à travers les recettes faites par la vente des terrains des gratte-ciels à usage d'habitation s'accorde parfaitement avec la pensée de l'urbanisme moderne. Ce n'est pas sans rappeler les propos de Le Corbusier pour le plan voisin Paris (1925) « *urbaniser, c'est valoriser. Urbaniser n'est pas dépenser de l'argent, mais gagner de l'argent, faire de l'argent. Le centre des grandes villes représente une valeur foncière formidable qui peut être décuplée puisque la technique moderne permet de bâtir sur 60 étages et non plus sur 6 étages* » (Boesiger & Stonorov, 1964, p. 111) (Figure-6).

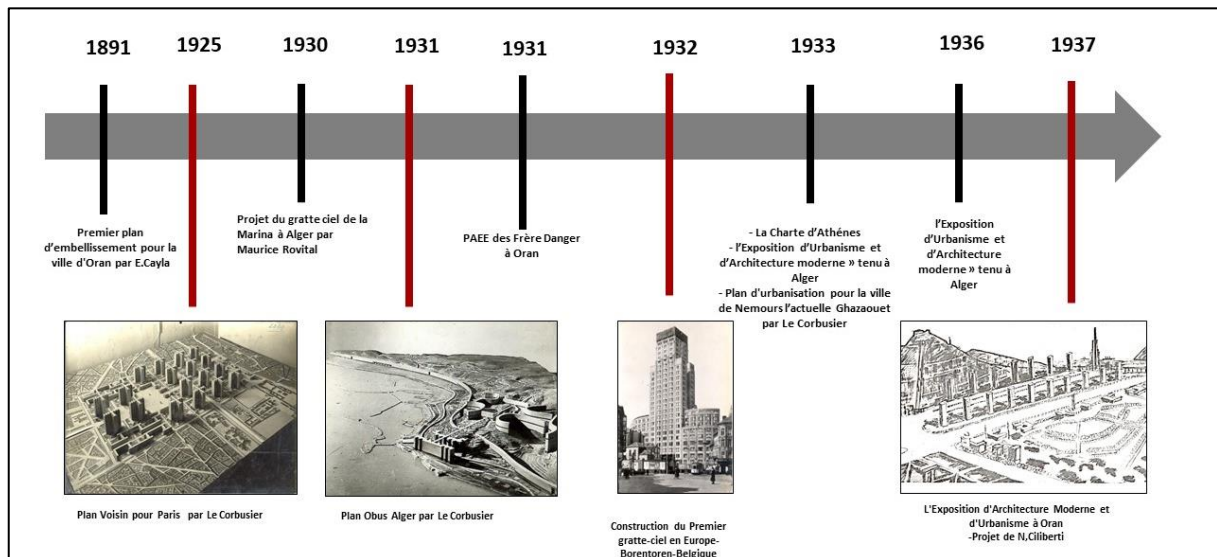


Figure-6. Contexte global de la proposition du projet de l'architecte N. Ciliberti à Oran (Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Il semble évident que ce projet fut influencé par la doctrine moderne et les modèles urbains théoriques de l'époque sensible au progrès technique et constructif.

Cependant si de nombreux projets ont été proposés en Algérie comme nous l'avons expliqué précédemment, ce sont les projets et les théories du Corbusier qui marquèrent des générations d'architectes portés par la suite par ses collaborateurs et ses disciples bien visibles sur le paysage urbain algérien (Cohen, 2003 ; Almi,2002).

Encadré 1

A l'échelle du Maghreb, l'architecture moderne rencontra un grand engouement au Maroc, particulièrement à Casablanca. La construction du bâtiment Liberté construit entre 1949 et 1950 de 17 étages illustre ce propos. Ce dernier est décrit par son concepteur comme « la première expérience africaine à grande hauteur, pour immeuble à appartements. La raison est évidemment due au prix très élevé du terrain. Il témoigne également en faveur du très grand effort que la France fait en Afrique » (Morandi, 1949, p. 69). Entre 1930 et 1934 les immeubles dépassent rarement les 11 étages. C'est à partir de la fin des années 1940 que les constructions au-delà de 15 étages verront le jour. La construction en hauteur devient un élément caractéristique de l'architecture casablancaise (Mazaleyrat, 2018).

Cependant en Tunisie, l'horizon de la ville de Tunis, aux premières années de l'indépendance (1956), est resté uniquement ponctué par les pointes des minarets des mosquées de la Médina. Durant le protectorat français, la hauteur n'a pas dépassé la dizaine d'étages (six à sept étages au plus). C'est à partir de 1970, que l'on verra l'émergence de la première tour de l'hôtel Africa va changer le paysage de la ville avec ses 22 étages de hauteur (Bohli-Nori, 2017).

En Egypte, c'est en 1954 que le premier gratte-ciel d'habitation fut construit de 22 étages par l'Architect Naoum Shebib ce dernier réalisera de nombreuses tours dans le pays. En 1961, le gouvernement égyptien fait appel à cet architecte pour la construction d'une tour de 31 étages devant être le symbole de l'Égypte moderne. Cette dernière gardera le record de hauteur en Afrique du Nord pendant de nombreuses années. Au début des années 1980 l'Égypte, entreprendra de nombreuses constructions de grande hauteur. Aujourd'hui, le front d'eau du Nil est le témoin de la période de l'Égypte moderniste. Une série de bâtiments modernistes, principalement publics, ont été établis le long du front de mer, soulignant l'identité nationaliste et retraçant la ligne d'horizon du front du Nil avec des bâtiments de grande hauteur. C'est le bâtiment du ministère des affaires étrangères construit au Caire au bord du Nil en 1994 qui est le plus haut d'Égypte (Hamdy & Ibrahim, 2019).

1.3. L'influence de Le Corbusier sur la construction de grande hauteur en Algérie

Après Rio, Moscou, Paris, Le Corbusier vient à Alger en 1931 où il donne les 17 et 20 mars deux conférences, qui marquera le milieu de l'architecture et de l'urbanisme. Cette conférence intitulée « La révolution architecturale accomplie par les techniques modernes » aborde les techniques modernes et présente la « Ville radieuse » (Gerber, 1993).

À cette période, de grands travaux avaient été entrepris à Alger ce qui présage au Corbusier que la ville allait devenir capitale de l'Afrique du Nord et ainsi trouver un large écho à ces projets (Ibid.). De plus, ce dernier constatant, en 1931, un afflux de capitaux en provenance de l'Europe, il avait bon espoir de pouvoir réaliser, pour la première fois, des projets à une très grande échelle (Ibid.).

À la suite, de cette conférence le Projet Obus sera présenté (Figure 7). Ce plan destiné à la ville d'Alger sera révisé plusieurs fois, soit sept versions au total entre 1931 et 1942 (Almi, 2002).

Le projet Obus se compose d'un immense immeuble viaduc d'une douzaine de kilomètres, traversant la Casbah de part en part. Ce projet est conçu comme un objet autonome. À la place du quartier de la Marine s'élève le gratte-ciel de la cité d'affaires, prévu pour 5 000 occupants (Cohen, 2003).

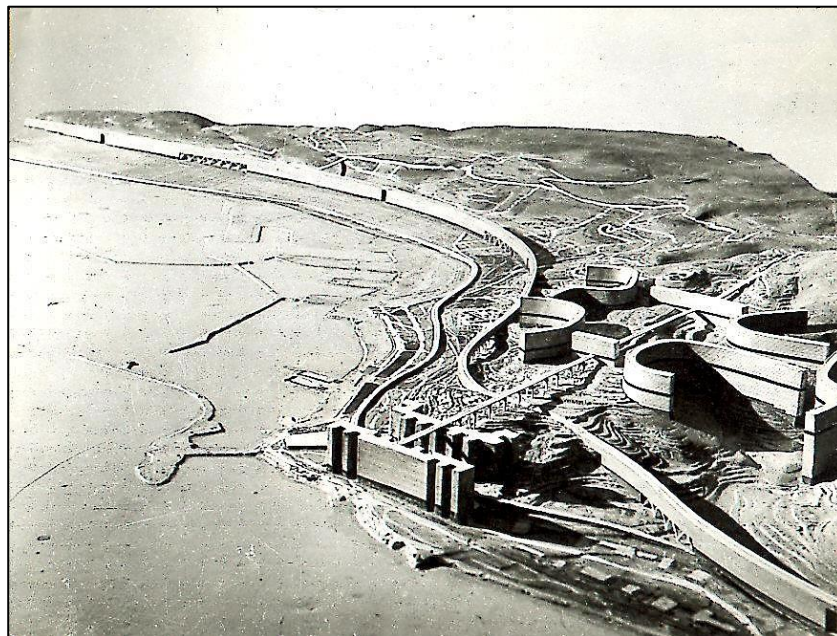


Figure-7. Plan Obus A (Source : <http://www.fondationlecorbusier.fr/>)

Les versions suivantes du projet « plan Obus A » seront à des échelles plus réduites, à travers lesquelles, Le Corbusier expérimentera des variations typologiques et architecturales du

gratte-ciel pour le quartier de la marine. Le projet propose une nouvelle solution constructive et esthétique du gratte-ciel destinée à des bureaux d'affaires. Dans sa dernière version du gratte-ciel de la marine, on y décèlera une forte influence new-yorkaise (Cohen,2003). Ce projet « apporte une solution constructive et esthétique neuve du gratte-ciel destiné à des bureaux d'affaires. Le gratte-ciel n'est plus comme en Amérique une forme accidentelle, c'est une véritable biologie contenant avec précision des organes déterminés : Une ossature indépendante, un pan de verre total, un brise-soleil destiné à supprimer, aux périodes chaudes ou aux heures chauds, les effets du soleil et à permettre, au contraire, à celui-ci de pénétrer abondamment en hiver; un régime complet de circulation verticale, un système de distribution du piéton et de l'automobile au pied du gratte-ciel; le parking des voitures » (Boesiger, 1995, p. 44).

Selon Said Almi (2002), il existe un lien étroit entre le projet de La marine du Corbusier et le projet esquissé par Maurice Rotival établis en 1929 et publié 1930, bien que Le Corbusier affirme l'originalité de son œuvre. Les Figures 8 et 9 montrent l'aménagement du quartier de la Marine proposé par Maurice Rotival et le Corbusier et la ressemblance des deux projets dans le choix de la localisation du quartier des affaires.

Maurice Rotival⁴ avait donné une conférence intitulée « veut-on faire d'Alger une capitale ». Il a été invité comme le fut Le Corbusier par l'association d'urbanisme « les amis d'Alger » où il détaille son projet pour la modernisation de ville d'Alger (Aiche, 2012; Almi, 2002).

⁴ Maurice Rotival est nommé responsable du Plan régional d'Alger (1930-1936) Avec Henri Prost. En Algérie, il collabore également avec Perret frères à la construction de certains bâtiments.



Figure-8. Projet d'aménagement du quartier de la marine à Alger proposé par Maurice Rotival en 1930.
(Source : Revue Chantier nord-africain 1931)



Figure-9. Projet d'aménagement du quartier de la marine à Alger proposé par Le Corbusier en 1938.
(Source: <http://www.fondationlecorbusier.fr/>)

Il défend l'idée d'une ville linéaire répartie en plusieurs zones afin de faciliter et limiter la circulation avec une concentration de gratte-ciel d'affaires, mais aussi pour libérer plus de sols pour des espaces verts et parc. Il prendra l'exemple de la ville de New York et expliquera son fonctionnement. L'emplacement des gratte-ciel sur la frange maritime a pour objectif de marquer l'image de la ville « *ces gratte-ciel regarderont vers l'Europe d'où viendront, sans doute encore pendant de longues années les affaires. Superbes par leur hauteur, ils marqueront l'orgueil de la nouvelle civilisation qui sait voir grand* » (Rotival, 1931, p. 34). Les tours auront aussi le rôle selon l'auteur du projet d'affirmer « *la puissance d'affaires, l'importance évidente de la nouvelle capitale de l'Afrique du Nord* » (Figure 10).

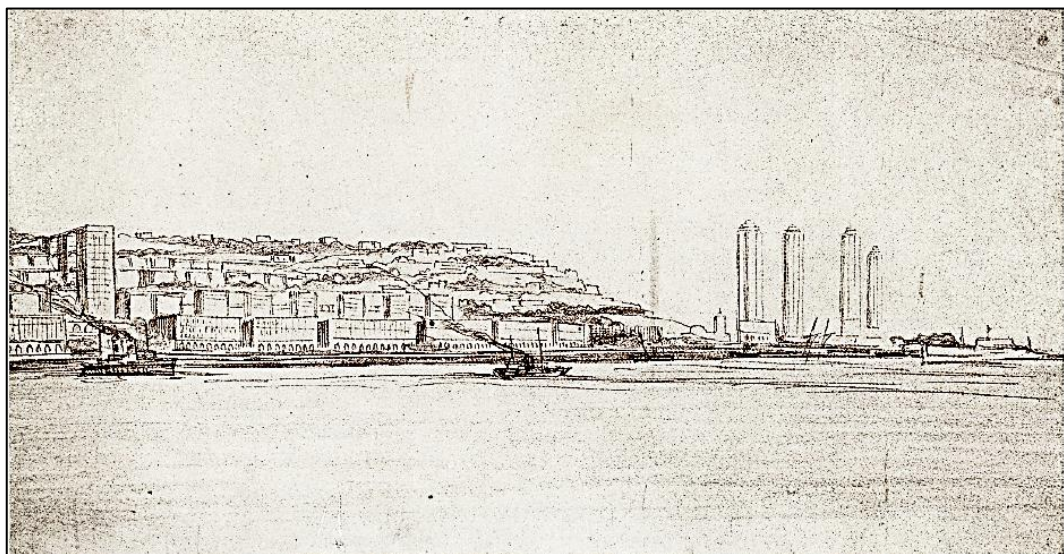


Figure 10 Projet de Maurice Rotival vue depuis la mer
(Source : Revue Les chantiers nord-africains, 1933)

De par ces projets, Le Corbusier contribuera à diffuser les principes de la chartre d'Athènes en Algérie. En 1933 à la même année où fut approuvée la charte d'Athènes, il conçoit un plan d'urbanisation pour la ville de Nemours l'actuelle Ghazaouet, près d'Oran (Figure 11). (Almi, 2002).



Figure-11. Vue d'ensemble du plan d'urbanisation pour la ville de Nemours l'actuelle Ghazaouet. (Source : <http://fondationlecorbusier.fr/>)

Malgré l'insistance de Le Corbusier et ces nombreux projets, aucun projet ne sera réalisé en Algérie. Si au début des années 1930, la nouvelle génération des architectes modernistes s'active au sein des ateliers algérois, sur le terrain l'avancée du mouvement moderne est plus modérée (Chérif, 2017) c'est d'autant plus vrai pour la ville d'Oran.

Le Corbusier exerça une grande influence sur les architectes qui ont participé à l'édification des villes algériennes. L'écho de sa pensée et de son œuvre s'est manifesté dans ce qui est appelé « l'école corbuséenne d'Alger » (Stambouli, 2014). Ces théories seront portées par ses disciples et collaborateurs. L'influence idées corbuséennes s'illustre dans un texte théorique écrit en 1958 par des proches de la Corbusier cité dans l'article d'Aleth picard (1994) :

*« À notre avis, **deux seules formes d'habitats sont valables : l'horizontale compacte ... la verticale en grands immeubles collectifs, avec ses vastes prospects apportant une autre forme d'intimité, et ses fortes densités nécessaires aux échanges humains et sans lesquelles toute ville est morne. Cette notion de densité est souvent oubliée. Certains urbanistes essaient d'y remédier par des immeubles peu élevés et très rapprochés. Formule absolument condamnable : c'est une marche arrière sous prétexte de sensibilité qui n'est que sensiblerie.** » (p.130).*



Figure-12. Photo du premier gratte-ciel d'Alger de 53 m et 15 étages
(Source: l'Écho d'Oran, 28 novembre 1950)

À partir de 1948, une nouvelle phase de l'urbanisme algérien voit le jour. Elle est ancrée dans les idées progressistes et l'idéologie corbuséennes (Almi, 2002). Le projet de l'Aéros Habitat est la réalisation la plus emblématique de l'influence du Corbusier en Algérie (Figure-13). L'œuvre architecturale et urbanistique des disciples des idées de Le Corbusier et ses collaborateurs ne sera pas une « pâle copie » de l'œuvre corbuséenne, leurs projets sont marqués par une architecture qui prend en compte le rapport au site, au climat et à la morphologie urbaine (Bonillo, 2012). Dans le sillage de ce contexte, le groupe CIAM-Alger a été fondé en 1951 par plusieurs architectes d'Alger. Dans leur proposition d'habitat on peut déceler des filiations aux idées de Le Corbusier tout autant que les enseignements à caractère anthropologique et socioculturel liés au mode d'habiter local (Bonillo, 2012; Chérif, 2017; Picard, 1994).



Figure-13. L'Aéro habitat
(Source : <https://www.mahdiaridjphotography.com/les-rues-de-alger/>)

Alger a été la scène de proposition de nombreuses théorisations de l'architecture moderne qui ont inspiré et nourrit les débats à l'échelle nationale et internationale. La doctrine prônée par le CIAM après la Deuxième Guerre mondiale aura eu pour effet de changer le paysage urbain des villes algériennes. D'abord par l'expansion significative du nombre d'immeubles de grande hauteur comme solutions architecturales, puis par le changement d'échelle de la conception urbaine qu'ils induisent. Alger représente un contexte particulier à l'émergence des tours en Algérie étant désigné comme capital de l'Afrique du Nord. Cependant ce dernier est important pour mieux comprendre cette nouvelle façon de faire la ville imprégnée par la doctrine moderne qui aura aussi des répercussions sur la ville d'Oran et son paysage urbain.

2. Du décollage à l'étiage de la construction des tours à Oran

2.1. De la formation à la transformation du paysage urbain de la ville d'Oran

Le paysage de la ville d'Oran fut façonné aux rythmes des différentes conquêtes Espagnoles, Ottomans, Français et Algériens qui tour à tour ont construit, déconstruit et façonné de nouveaux espaces. Les conquêtes se succédèrent et le paysage continua à être façonné pas toujours en accord avec son site. L'occupation française (1830-1962) illustre la période la plus significative de production de l'espace urbain et de son paysage (Kettaf, 2013, 2017) Durant cette période nous pouvons, distinguer deux logiques de développement de la ville et son paysage (Guerroudj, 2004) :

1. Un développement selon une logique classique qui procède par composition à base de parcellaire mise en œuvre sous deux formes de composition urbaine : l'alignement et le lotissement. Cette croissance s'est faite essentiellement à l'intérieur d'enceintes jusqu'en 1936, date du déclassement du nouveau rempart. De façon dominante, le développement de la ville « classique » s'appuie sur un urbanisme de lotissement. Cette période est marquée par un souci d'agir sur l'apparence de la ville à travers la mise en place des plans d'aménagement d'embellissement et d'extension.
2. Un développement selon une logique fonctionnaliste qui après la deuxième guerre mondiale a progressivement supplanté la logique classique. D'abord avec ses hauts immeubles résidentiels greffés dans les tissus existants, et ensuite avec ses grands ensembles d'habitats construits en périphérie. Si dans un premier temps le développement, c'est fait dans la continuité des PAEE très vite l'urbanisation était dictée par les soucis de productions de quantités de logements à travers le plan de Constantine.

2.1.1. Le site et le développement de la ville

« S'il y a des villes dont la situation géographique n'a exercé quelque influence sur leurs destinées que tardivement, à la faveur de circonstances d'ordre purement humain, ce n'est certes pas le cas d'Oran, qui lui doit sa naissance même, et, au cours des vicissitudes de son histoire, les avatars successifs qui en ont fait un comptoir, une forteresse, une grande place de commerce. » (Lespès, 1938, p. 13)

La ville d'Oran s'est développée au fond d'une baie semi-circulaire. Son relief est constitué d'un ensemble topographique composé à l'ouest du massif montagneux, l'est le plateau creusé par trois ravins et au sud-est la plaine de la grande sebkha et des dayas (Figure 14). Nous distinguons trois parties sur le site qui ont profondément impacté l'évolution de la ville:

Le massif montagneux du Murdjadjo qui domine le site d'Oran à l'ouest et au pied duquel se développe la ville ottomane et espagnole. Ce premier noyau initialement conçu sur le modèle arabo-musulman, va rapidement évoluer, sous l'influence espagnole vers le modèle de cité occidentale fortifiée. Les Espagnols tinrent compte donc de toutes les contraintes topographiques du site pour en tirer tous les avantages défensifs. La période espagnole a apporté de profondes transformations au paysage de la ville, le résultat des tracés des réseaux de fortification qui a fini par se confondre avec la configuration topographique du site et imposer au paysage urbain de nouvelles formes urbaines (Benkada, 2019).



Figure-14. Le site de la ville d'Oran
(Source : Tintouin (1956) ; Mise en forme : Asma Rezk-kallah)

Les plateaux étagés : Au milieu du IXe siècle la ville française déborda sur le plateau de Karguentah sur lequel elle continua son développement vers l'est, parallèlement à la mer. Le plateau offrait des possibilités beaucoup moins limitées à l'installation d'une grande cité et une certaine facilité pour l'établissement de la voirie et des constructions. Ainsi L'urbanisation continua en direction de l'est et en direction du sud vers les villages alentour, ce qui a eu pour résultat une forme urbaine radioconcentrique (Lespes,1938).

Les ravins : La topographie de la ville est marquée par les ravins. Le plus long et le plus profond celui de Ras-el-Aïn, a été le berceau des premiers établissements à Oran. La présence d'eau douce avait été une des raisons primordiales qui avaient fixé le choix du site d'Oran pour l'établissement d'une ville. Le second ravin le plus important est le ravin Blanc à l'Est (Bekkouche, 2019).

Le reste des ravins se situe au niveau des plateaux. Ces derniers sont creusés par trois ravins : le ravin de Ain Rouina, le ravin de la Mina et le ravin de la Cressonnière (Figure-15). Le développement de la ville française a été grandement impacté par la présence de ces ravins. Leurs abords ont été occupés dans un premier temps par les établissements militaires (Figure 16). Après leur déplacement, les constructions garnissaient peu à peu les espaces contournant les obstacles qui s'interposaient entre elle et la mer (Benkada, 2019). Le comblement de ces ravins a ralenti la mise en œuvre de nombreux projets d'embellissement comme l'ouverture du boulevard Seguin (l'actuel boulevard de la Soummam) ou encore le boulevard du front de mer. Cela a malencontreusement conduit comme le souligne Lespes (1938) à créer des écrans entre la mer et les plus beaux quartiers de la ville.

Camus (1972) y fera référence dans son livre *La peste* (p.13) : « *Mais il est juste d'ajouter qu'elle s'est greffée sur un paysage sans égal, au milieu d'un plateau nu, entouré de collines lumineuses, devant une baie au dessin parfait. On peut seulement regretter qu'elle se soit construite en tournant le dos à cette baie et que, partant, il soit impossible d'apercevoir la mer qu'il faut toujours aller chercher* ».

De nombreux projets furent développés par les différentes municipalités autour de ces ravins, mais leur mise en œuvre d'un point de vue technique et financier s'est avérée difficile. Leur chantier est attendu et suivi attentivement par la presse locale et les citoyens. Il faudra attendre les années 1950 sous le mandat du maire Fouque du Parc pour que le front de mer soit achevé. Ainsi comme le rapporte le journal *l'écho d'Oran* du 19 avril 1950, lors de l'ouverture du chantier du ravin de la cressonnière (Figure 15) le maire Fouque Duparc

déclara que ce projet « *Constituera une étape importante dans la modernisation de notre cité* »(p.8).

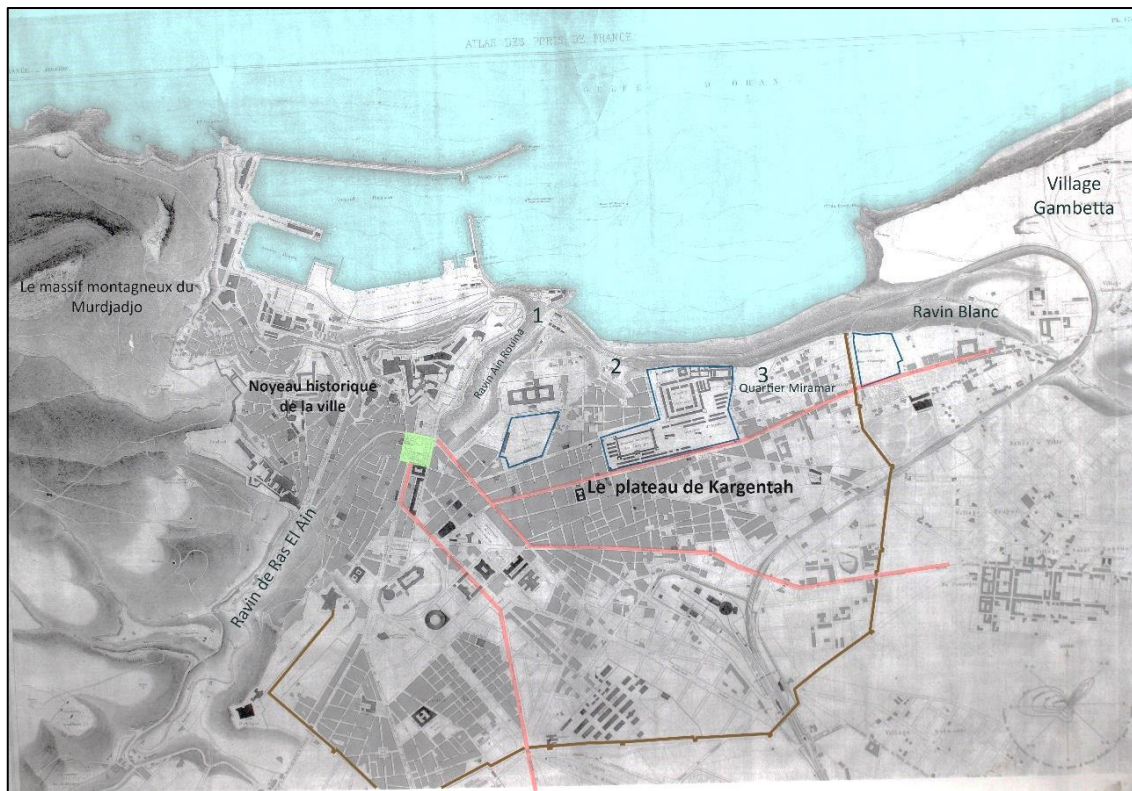


Figure-15. Vue du quartier de Miramar et le ravin de la cressonnière.
(Source : Lespes ,1938)

La ville européenne fut étroitement liée au site de sa construction comme de manière évidente on peut y déceler la relation entre site et tissu urbain, chaque partie de cette ville occupe une unité caractérisée du site (Deluz, 2006). Cela est d'autant plus vrai avec l'avènement de la planification en Algérie à travers les plans d'aménagement d'embellissement d'extension.

2.1.2. La transformation du paysage de la ville d'Oran

La ville européenne fut construite d'abord selon des exigences militaires ensuite suivant une volonté de créer une ville confortable et accueillante pour les civils européens. Les officiers du génie fabriquaient le nouveau paysage avec une maîtrise de la topographie des terrains. Ils disposaient les nouveaux espaces urbains en accord avec le site offrant des vues intéressantes sur la mer. Le paysage créé était marqué d'effet pittoresque intéressant. L'espace urbain est aménagé dans le respect du paysage de la ville accompagné par l'introduction de nouvelles fonctions urbaines, de nouveaux types de constructions et de tissus urbains (Kettaf, 2013; Picard, 1994, 2006).






- | | | |
|---|---------------------------|-----------------------------|
|  | Établissements militaires | 1: Ravin d'Ain Rouina |
|  | Muraille de la ville | 2: Ravin de Mina |
|  | La place d'armes | 3: Ravin de la cressonnière |

Figure-16. Carte (1821-1880) illustrant les obstacles de l'évolution de la ville d'Oran (Source: Cartothèque département de géographie de l'université Oran2 Ahmed Benahmed. Mise en forme par Asma Rezk-kallah)

À partir des années 1880, Oran connaîtra d'importantes réalisations urbaines, sans doute à la faveur de conditions économiques favorables et d'une situation politique pacifiée (Kettaf, 2013). L'extension de la ville s'est faite dans un premier temps le long des routes de l'intérieur rayonnant de la place d'armes. Mais l'occupation était progressive selon les disponibilités foncières et économiques et les constructions, qui sont laissées à l'initiative privée, garnissaient peu à peu les espaces vides. Donnant un morcèlement de lotissement incohérent occupé par des constructions peu élevées généralement, quelquefois très modestes, à un étage seulement (Lespes, 1938).

Le début XXe siècle, a été marqué par un grand accroissement de la population ce qui a conduit à l'extension de la ville dépassant toute prévision.

De plus l'orientation générale des extensions, les exigences en matière d'hygiène et d'assainissement et les problèmes de logements, imposa à la municipalité de penser l'organisation globale de la ville d'Oran (Lespes, 1938). La municipalité devait gérer la croissance de la ville et de ces faubourgs afin de façonner une image résolument moderne et d'élever Oran au rang de grande cité.

Des plans furent dressés : les plans d'aménagement d'embellissement et d'extension (PAEE) conformément à la loi française sur l'urbanisme dite de « Cornudet » - 14 mars 1919, rendu applicable en Algérie par le décret du 25 octobre 1925 (Hakimi, 2003). Cette loi vise « les agglomérations, quelle qu'en soit l'importance, présentant un caractère pittoresque, artistique ou historique » (Hakimi, 2002). Il est important de souligner la mise en œuvre de la loi « Cornudet » est à l'origine de ce qu'ont appelé aujourd'hui la planification urbaine (Hakimi, 2002). Cette loi devait marquer une nouvelle manière de faire la ville « le passage d'une approche fragmentaire à une approche globale et prévisionnelle de la ville » (Redjel-Bensaad et al., 2015). À Oran, les autorités entendaient profiter des opportunités et obligations de cette législation pour moderniser la ville (Frey, 2004).

Un avant-projet avait été, établi en 1927 par M. Wolff, architecte directeur des Travaux municipaux. Cependant il se heurta au manque d'information topographique ce qui fit de son projet une esquisse (Frey, 2004). La municipalité fait appel donc à R. Danger spécialiste des levés urbains de la période allant de 1931 à 1936. À l'époque sa notoriété est déjà reconnue (Ibid.). Un nouveau plan basé sur l'esthétique urbaine et la pratique du zonage et de l'hygiène a été établi. Ce plan a pour objectif de répondre à toutes les conditions de l'urbanisme moderne et aux besoins d'extension (Lespes, 1938).

Bien que ces plans ne soient adoptés que partiellement. Ils ont apporté des propositions significatives, en particulier au niveau du centre-ville (Kettaf, 2013). De nombreux projets de développement urbain se réalisent à travers la projection de boulevards, de places et de squares des travaux d'égout de voirie et de nouveaux équipements publics participant largement à la fabrique du paysage urbain de la ville d'Oran (Ibid.).

La notion du paysage urbain dans les plans aménagements embellissements et extensions est liée à l'affirmation de l'esthétique urbaine et fonctionnelle.

⁵ La loi Cornudet, votée en 1919, modifiée en 1924, obligea les villes françaises de plus de 10 000 habitants de se doter d'un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension. C'est la première loi instituant la planification urbaine en France.

Les plans élaborés par René Danger prennent leur base dans la tradition de l'art urbain où la composition tridimensionnelle de la ville s'ajoute aux pratiques esthétiques et de zonage (Janniére, 2007). La dimension visuelle et celle de la perspective du piéton prennent toutes leur importance dans la composition des plans d'embellissement (Ibid.). Cela se traduit par les propos de René Danger concepteur des PAEE d'Oran cité par Janniére (2007) « *le plan a évidemment une grande influence, mais il faut néanmoins convenir qu'on aurait tort de lui attribuer un rôle primordial. En effet, il est remarquable que pour celui qui circule dans la ville le plan apparaît peu* ».

Pour Oran, il en résulte une ville caractérisée par un tissu urbain structuré par un réseau hiérarchisé de rues et de places ; ces dernières constituent des repères majeurs dans la structure urbaine. Dans cette ville "classique", le système rues-îlots-parcelles est organisé de façon planifiée et constitue l'élément fondamental de la forme urbaine. Les édifices qui bordent les rues et places sont composés d'immeubles de rapport qui varient de 3 à 5 étages donnant une silhouette homogène au volume urbain Figure-17.

Les faubourgs quant à eux se sont développés comme des excroissances et qui ont été absorbés par la ville au fur et à mesure de l'extension du tissu urbain et à la faveur de la démolition des murailles d'enceinte de la ville d'Oran. L'extension des faubourgs se fera suivant une logique de lotissement en damier doté de places carrées, ou rectangulaires. Exception faite pour les lotissements du faubourg Gambetta et du quartier Saint-Hubert, fondés sur une trame radioconcentrique avec des places circulaires (Kettaf,2013).



Figure-17. Rue Larbi Ben M'hidi (ex Rue d'Arzew)
(Source : <http://forgalus.free.fr/>)

L'esthétique urbaine prônée par René Danger attache une importance particulière au rapport au site ainsi que les vues à créer sur les paysages environnants. Ce principe on le retrouvera dans ces nombreux projets Alger, Annaba, Alep, Beyrouth où le site constitue un élément prépondérant à travers la préservation des principales caractéristiques du site et la mise en valeur des vues panoramiques (Fries, 1994; Ghorayeb, 1994; Redjel-Bensaad et al., 2015). Ce fut le cas pour Oran aussi où les lignes directrices étaient de rendre à la ville les avantages de son site, en lui donnant enfin un front de mer accessible. Des vues axiales sont ménagées sur la montagne et la mer (Lespes, 1938).

Cette volonté d'embellir la ville et d'affirmer Oran comme une cité moderne ne cessera de préoccuper les différents acteurs de la municipalité à travers de nombreuses propositions de projets. Ces projets seront regroupés lors l'exposition de 1937 à Oran présidé par Emile Cayla « exposition d'architecture moderne et d'urbanisme ».

2.2. La première vague de verticalisation du paysage urbain oranais

Le début des années 1950 sera marqué par de grandes transformations urbaines dues à une embellie financière. Dans ce contexte, la ville reprendra plusieurs grands travaux arrêtés pendant la guerre (1939-1945) (Frey, 2004; Kettaf, 2013). Ils auront pour effet de changer le paysage urbain de la ville en introduisant les premiers immeubles de grandes hauteurs à Oran. La rupture dans le paysage urbain de la ville coïncide avec l'édification du boulevard du front et celle du boulevard Lattre de Tassigny dit « boulevard des 40 mètres », mais aussi la mise en place du plan de Constantine (1958). Les projets de grandes hauteurs à Oran feront leur apparition sous le mandat du maire Henri Fouques-du Parc (1948-1962).

Le mandat du maire sera marqué par la construction de logements. Il entreprend aussi la réalisation de nombreux équipements et l'aménagement de places publiques qui modifieront le paysage de la ville d'Oran. Ces projets donneront à la ville une bonne partie de l'image que nous connaissons aujourd'hui. Le maire reprendra pour la plupart d'anciens projets qui n'ont pas pu voir le jour à cause de nombreuse conjecture donc la guerre.

À partir des années 1950 l'urbanisation de la ville s'est faite d'une manière spectaculaire et improvisée ce qui changea l'aspect de certain quartier notamment la partie du front de mer, le quartier de Miramar (actuelle quartier d'El Moudjahidine), le quartier de la nouvelle préfecture et le long des boulevards des 40 mètres (Coquery, 1965). Des immeubles dépassant les 20 étages sont construits changeant le Skyline de la ville. « Entreprises privées et services publics rivalisèrent d'initiatives pour donner à cette partie de la ville une allure... sud-américaine. » (Coquery, 1965, p. 170).

2.2.1. La verticalisation au centre-ville

L'étude de la presse nous apprend que les travaux du front de mer étaient attendus et suivis avec attention. Conçu en encorbellement, projeté dès 1904, terminé en 1953, sa construction permettra de « donner à Oran la physionomie d'une grande ville en plein essor matérielle et morale » (Écho d'Oran, 01-09-1950). Dans un souci de changer la « physionomie » de la ville, le front de mer sera la pièce maîtresse dans son embellissement. Cet article nous apprend aussi que la modernisation et l'embellissement avaient aussi pour objectif d'attirer des populations aisées dans la ville, mais aussi plus de touristes.

Il est vrai que le maire gaulliste Fouques-Duparc en 1954 a affiché clairement sa volonté dans la création d'un urbanisme de classe où les plus riches viendront remplacer les plus pauvres qu'eux dans les quartiers : « *qu'on ne vienne pas me dire que ces appartements (du front de mer) sont réservés à une classe aisée ; ceux qui vont les occuper libèreront de moins beaux appartements, d'autres, plus modestes, prendront leur place et ainsi de suite jusqu'au taudis* » (cité par Souiah, 2005, p.54). Cette volonté sera concrétisée avec l'afflux d'un assez grand nombre de métropolitains (fonctionnaires, officiers, hommes d'affaires) ayant eu pour résultat la flambée des loyers, accentuant une ségrégation sociale déjà nette et engendrant une forte spéculation foncière. (Coquerey, 1965).

Coquerey (1965) écrit à ce propos « *Le front de mer a perdu une à une ses maisons cossues entourées de jardins et s'est littéralement hérissé d'immeubles atteignant parfois vingt étages. Cette densification de l'espace urbain s'est effectuée sans plan d'ensemble, sinon celui d'occuper au mieux un site de « façade » maritime propice aux opérations immobilières lucratives, comme il est fréquent sur d'autres rives de la Méditerranée.* » (p.289) Figure-18. Ce n'est pas sans nous rappeler l'urbanisation de la frange maritime du boulevard du 19 mars entrepris 50 années plus tard.



Figure-18. Le boulevard du nord avant le début des travaux du front de mer
(Source: <http://popodoran.canalblog.com/>)

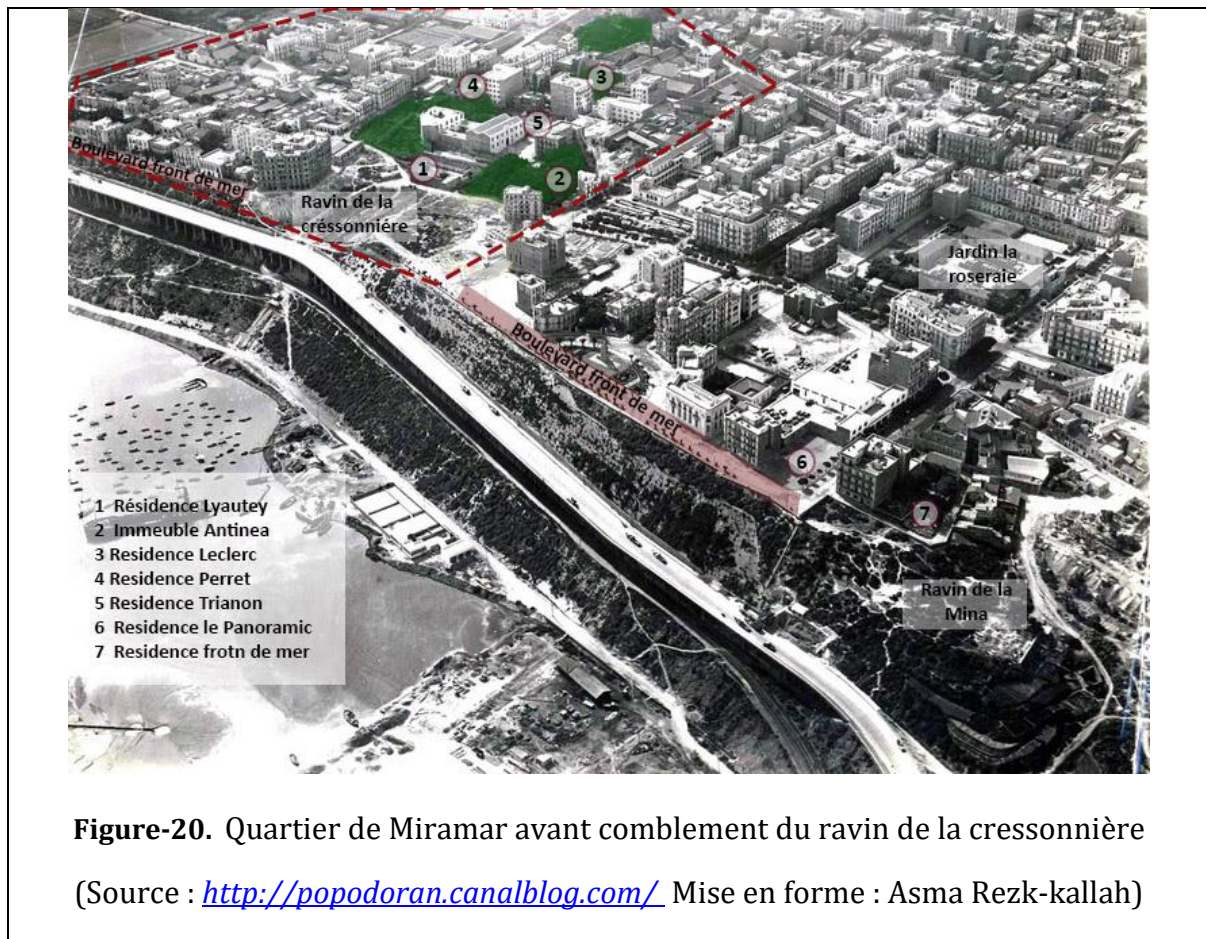
La clé de voute du chantier du front de mer est le comblement du ravin de la cressonnière ce qui a eu pour effet d'ajouter une plus-value foncière au terrain des quartiers environnant Figure-19. C'est pourquoi dans une vision spéculative il fallait construire haut pour rentabiliser les prix des terrains. Cette spéculation est visible dans le quartier de Miramar (actuelle quartier d'El Moudjahidine) jusqu'à la rue Mirauchaux (actuelle rue Aspirant Maoued Ahmed).



Figure-19. Place Port Said (Ex Square Lyautey) à l'emplacement du ravin de la crésionnière
(Source: <http://popodoran.canalblog.com/>)

L'analyse des cartes et photos anciennes nous montre que le quartier de Miramar était un quartier caractérisé par des gabarits relativement faibles par rapport au reste du centre-ville. La présence de hangars industriels a favorisé son renouvellement dès les années 1950.

La Figure-20 montre le quartier de Miramar avec les terrains disponible et l'emplacement des tours construite après l'achèvement du boulevard du front de mer.



Ainsi avec l'achèvement du front de mer, les constructions modernes firent leur apparition dans le quartier de Miramar, mais aussi le long des axes importants du centre-ville. Ces bâtiments introduisent une nouvelle échelle en raison de leurs gabarits et dimensions qui dépassent la moyenne des immeubles alentour. Ils forment des bâtiments-objets, hors échelles et en rupture avec le volume urbain global.

Outre le quartier de Miramar et le front de mer, le quartier de la préfecture est marqué par la verticalité des bâtiments (Figure-21 et Figure-22). Ils se situent à la limite du centre-ville classique avec un tissu plus aéré, des voies larges et des immeubles de grandes hauteurs à l'architecture moderne. Cette partie de la ville est marquée par l'immeuble de la préfecture (1958) d'une hauteur de 64 mètres.



Figure-21. Le quartier de la préfecture photo prise à partir du bâtiment de la préfecture
(Source : Asma Rezk-kallah, 2019)



Figure-22. Vue d'ensemble du quartier de la préfecture début des années 1960
Source : <http://popodoran.canalblog.com/>

Si les immeubles de grande hauteur sur le front de mer ont participé à embellir l'image de la ville d'autres semblent avoir été construits pour des raisons purement spéculatives. Car même si à l'échelle du piéton les immeubles semblaient s'intégrer dans le tissu ancien, leur impact sur le volume urbain reste très présent.

Aussi les règles de prospect, d'ensoleillement ne sont pas respectées dans les rues secondaires ajoutant à la densité du centre-ville. Cela est visible particulièrement, avec la résidence Leclerc (1955-1956), la résidence Perret (1958-1959) ou encore l'immeuble de l'Antinéa (1959-1961) (Figure 23).



Résidence l'Antinéa



Résidence Perret



Résidence Leclerc

Figure-23. Immeubles de grandes hauteurs construits à partir des années 1950 dans le quartier de Miramar (Source : Asma Rezk-kallah, 2016)

La particularité de ces IGH est la modalité de leur insertion, réside dans le fait qu'ils s'insèrent dans un tissu existant. Au centre-ville d'Oran l'îlot est l'unité constitutive, il est composé d'une bordure et d'un intérieur. Sa périphérie constitue le front bâti qui borde la rue. Les bâtiments constituant ces îlots s'implantent dans des parcelles formant la rangée et sont composés verticalement du triptyque : soubassement et corps du bâti coiffé d'un couronnement. Si cette configuration est fréquente dans l'ensemble des constructions de l'actuel centre-ville, leur échelle, leurs formes et leurs décors changent selon les styles et les époques de construction. Toutefois, la ligne de faîte de la rangée est régulière et donne un aspect homogène à la rue.

Les immeubles hauts construits durant cette période tentent de réinterpréter cette grammaire classique (alignement, front bâti homogène, rez-de-chaussée de plain-pied). La fragmentation des bâtiments fait que ce mode d'insertions préserve l'harmonie et l'unité des rues principales. Ils occupent des parcelles plus importantes en emprise au sol et sont composés de deux volumes distincts. Le premier volume en bordure de rue est implanté en alignement et mitoyenneté aux bâtiments existants formant la base. Le deuxième volume en retrait, plus important sur rues principales que sur rues secondaires, est un volume monolithe et autonome. Le retrait volontaire permet d'atteindre une hauteur plus importante avec moins de contraintes. Ce type d'insertion permet de garder la continuité du front bâti. Cela maintient les effets de confinement des rues et renforce l'effet de perspective. D'autres immeubles de grandes hauteurs sont des tours monolithes en bordure directe avec la rue. Cependant ils se situent sur une place ou boulevards tel le boulevard Adda Benaouda (ex Boulevard Hyppolite Giraud) ou encore en bordure de la Place Commandant Medjdoub (ex- Place Hoche).

Ces constructions modifient le paysage urbain de la ville. L'emprise au sol de ces bâtiments occupe une parcelle plus importante qui se présente sous une autre forme que celle des parcelles existantes. Le parcellaire existant se caractérise par une organisation serrée relativement homogène et percée de petites cours ou puits de lumière occupant en moyenne 7% de la surface de la parcelle ; elles sont disposées en fonds de parcelles, loin de la rue. Par opposition, les constructions des bâtiments hauts disposent de cours plus spacieuses en raison à la fois de l'ampleur et de la profondeur de la parcelle au fond de laquelle s'érige le volume en hauteur. Ces cours sont de dispositions plus libres. Pour l'immeuble Leclerc, la cour de plain-pied représente 15% de la parcelle et le bâtiment qui s'élève à 13 étages n'occupe que 25%, de par le retrait qu'il opère par rapport au volume-base. L'immeuble Antinéa occupe la totalité de la parcelle avec un volume-base creusé à partir du deuxième

étage d'une vaste cour et par lequel émerge le bâtiment en retrait de 18 étages occupant 19% de la parcelle. Ces deux dispositions créent le dégagement nécessaire pour l'aération et l'ensoleillement des quatre façades des volumes-tours (Figure 24).

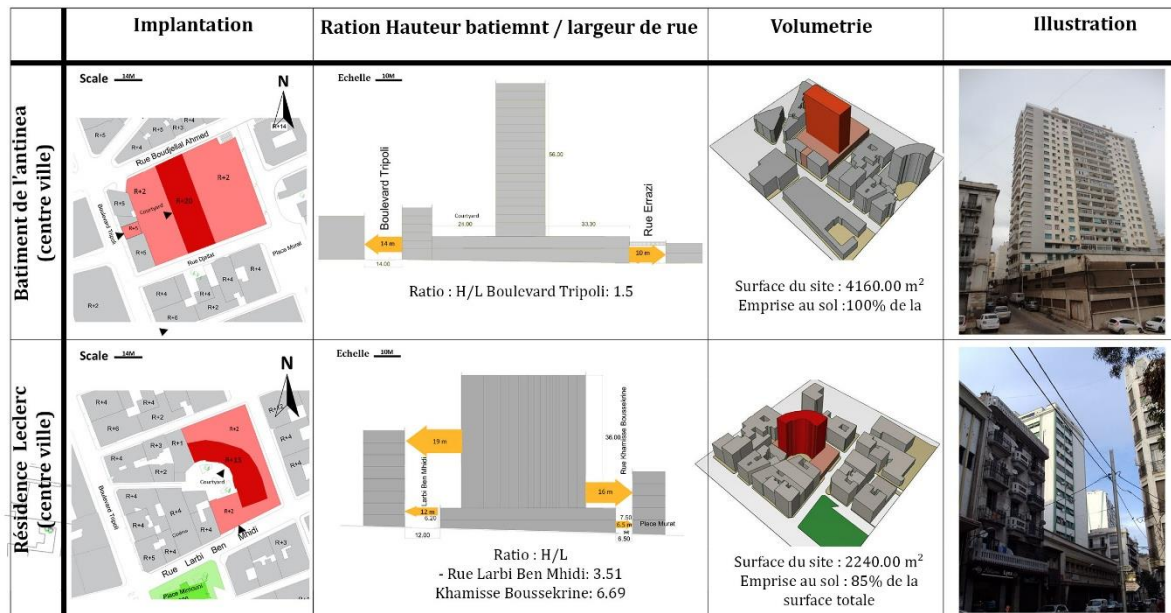


Figure-24. Modalités d'insertion de l'immeuble de l'Antinée et la résidence Leclerc
(Source : Rezk-kallah et Kettaf, 2019)

2.2.2. La verticalisation dans les faubourgs et la périphérie

Dans la périphérie de la ville, la verticalité se manifeste principalement par la construction d'ensemble collective. La période de la Seconde Guerre mondiale est marquée par un exode qui amène une détérioration des quartiers et des conditions d'habitation (Frey,2004). Le journal de l'Écho d'Oran (25 janvier 1952) a relaté de nombreux problèmes de logements et d'effondrement de vieille bâtisse dans les quartiers anciens. Dans un contexte où la salubrité de l'habitat était une préoccupation majeure, la municipalité souhaite y mettre fin par de grands projets de logements.

Dans un contexte plus global, le plan de Constantine (1959-1963) fut adopté dans toute l'Algérie. Suite auquel la municipalité entame de vastes chantiers. Le plan prévoyait la construction de 200.000 logements à l'échelle nationale. Ces grandes cités construites dans l'urgence devaient allier économies de construction et rapidité d'exécution au détriment de la qualité architecturale (Mouaziz-Bouchentouf, 2014). « *L'État ne peut s'encombrer de réflexion sur la géographie, le paysage et la densité* ». (Picard,2006 ; P.540). Une construction de masse marquera profondément le paysage de la ville d'Oran.

Le plan est imprégné de l'idéologie dominante de l'époque : le fonctionnalisme. Les techniques de préfabrication industrialisées avaient un plan uniforme, imposé comme la solution la plus efficace et économique. La spécificité du contexte physique et culturel de l'Algérie était négligée (Chérif, 2017).



- 1- Quartier de la nouvelle préfecture
 - 2- Quartier de Bel Air
 - 3- Servitudes de l'ancienne enceinte
- Boulevard de Lattre de Tassigny
(dit boulevard des 40 mètres).

Figure-25. Vue générale d'Oran 1940 (Source : <http://forgalus.free.fr/>)

A Oran ces cités ont été édifiées aux abords des servitudes de l'ancienne enceinte de 1866 devenue le boulevard des 40 mètres. Ce boulevard est construit sur une longueur de 4 km, a été achevé en 1950. Son édification sera suivie par l'urbanisation tout au long du boulevard marqué par une architecture des grands ensembles (Figure 25, 26).

Sur des terrains restés jusqu'ici non construits et qui faisaient la jonction entre la ville et ses anciens faubourgs.



Figure-26. Vue générale du boulevard de Lattre de Tassigny dit le Boulevard des 40 mètres.

(Source : <http://forgalus.free.fr/>)

Ces ensembles se composent de barres parfois de faible hauteur ponctuée par une tour. La relation voies/parcelles/bâti est supprimée. Le tissu qui en résulte est un tissu éclaté la voirie n'est plus déterminée par le bâtiment. Le résultat est un tissu aéré avec des voies larges afin de permettre une circulation mécanique de l'air et du soleil. Leur architecture se caractérise par un décor minimal, aux lignes géométriques (volumétrie simple). Une architecture fonctionnelle encouragée par l'emploi de techniques et de matériaux nouveaux (Chérif, 2017). Leur impact sur le cadre physique existant est massif, imposant et brutal telles la cité Jean d'Arc et la cité Jean la Fontaine insérées dans un tissu horizontal en sont un exemple.

Sur la Figure-27 on peut constater que les éléments hauts du quartier de Gambetta étaient la tour de la résidence Jean d'Arc (au premier plan) et la tour de la cité des falaises (en arrière-plan).

Ces programmes ne seront que partiellement réalisés pour cause de déclenchement de la guerre de libération. Leurs achèvements reprendront dès l'indépendance par les autorités algériennes ; tel est le cas des nombreuses cités HLM de Gambetta et des Amandiers (Trache, 2010).



Figure-27. Vue aérienne du quartier de Gambetta dans les années 1960.
(Source : <http://imageclass.over-blog.com/2017/03/oran-vues-aeriennes.html>)

2.3. Développement de la ville après l'indépendance : La phase étiage des tours

Au lendemain de l'indépendance, la ville ne connaîtra pas une expansion urbaine extraordinaire, les programmes publics se sont résumés à l'achèvement des opérations programmées par le PUD de 1959 et réalisées dans le cadre du Plan de Constantine. De plus Oran ville la plus européenne avec 300 000 européens qui quittent la ville après 1962, laissant plusieurs « biens vacants » (Mouaziz-Bouchentouf, 2014). La construction de logements n'était pas une nécessité la priorité était de redynamiser l'économie du pays. Durant l'ère post-indépendance, les questions urbaines ne semblaient pas être une préoccupation majeure. L'objectif était d'améliorer les conditions de vie des populations déstabilisées par la guerre (Trache, 2010). La priorité était donnée à la santé, l'éducation, mais surtout à l'économie du pays. L'état avait donc opté pour une politique d'industrialisation des grandes et des moyennes villes algériennes (Alger, Oran, Constantine, Annaba, Skikda). L'habitat était relégué au second plan (Nemouchi & Zeghiche, 2021; Trache, 2010).

D'un autre côté les autorités après l'indépendance souhaitent donner une image d'un pays moderne et toutes tentatives de questionner la tradition ne sont pas accueillies avec beaucoup d'enthousiasme (Picard, 2006). C'est pourquoi l'Algérie fait appel à plusieurs architectes de renommée internationale, dont Oscar Niemeyer, Kenzo Tange, Ricardo Bofill et Luigi Moretti pour la réalisation divers équipements tels des d'université de complexe sportifs ou de grands ensembles d'habitat (Deluz, 1988).

Cette période a été caractérisée par la politique d'un État centralisateur à tendance économique socialiste, ce qui a conduit à une étatisation des terrains constructibles, rendue possible par un système réglementaire qui bloquait le marché foncier au profit des

programmes de développement et des communes (Saidouni, 2003). Ces programmes portés par les communes nécessitaient de vastes emprises foncières rapidement et facilement mobilisables. Cette politique urbaine a conduit à une urbanisation uniforme et à grande échelle, qui ne se souciait pas du sacrifice des terrains naturel et agricole autour des grandes et moyennes villes, avec des conséquences urbanistiques néfastes (ibid.).

Cependant, l'augmentation continue de l'exode rural et la reprise de la démographie urbaine ont conduit à une saturation rapide du parc de logements. Pour surmonter les différentes difficultés urbaines, l'État algérien, se trouvant dans une conjoncture favorable, va adopter une série de réformes dont la promulgation de la Loi sur les réserves foncières communales, et la publication de textes relatifs à un urbanisme opérationnel. Par conséquent, de nouvelles orientations vont guider la planification de la ville (Kettaf, 2013; Saidouni, 2003).

De 1974 à 1990, les réserves foncières communales⁶ ont constitué le principal moteur de l'urbanisation en Algérie (Saidouni, 2003). Elles permirent l'adoption de choix urbanistiques dominants à l'époque : zonage à grande échelle et grandes opérations d'urbanisme, particulièrement en matière d'industrie et d'habitat (ibid.). Cela a permis aux collectivités locales de lancer des projets de construction de zones d'habitat, d'activités et d'équipements. C'est à partir de cette loi que sont mis en place de nouveaux Plans Directeurs d'Urbanisme (PUD) (Kettaf, 2013; Trache, 2010). Cependant il faudra attendre la fin 1977 pour que l'activité immobilière reprenne par le biais des zones d'habitat urbaines nouvelles (ZHUN) et des lotissements et des coopératives immobilières (Mouaziz-Bouchentouf, 2014; Trache, 2010)

Dans la même lignée que le Plan de Constantine, les ZHUN seront construits dans un contexte d'urgence d'exécution et d'économie (Mouaziz-Bouchentouf, 2014). L'industrialisation de la construction, plan type, façades répétitives et monotones, la disparition de la rue et de l'ilot qui était l'élément constitutif de la ville d'Oran constitue une rupture dans le tissu urbain de la ville.

Ces ensembles dépourvus de toute structuration urbaine se présentent sous forme de barre implantée aléatoirement, avec des gabarits qui ne dépassent pas les 5 niveaux. La faible hauteur semble être justifiée par les problèmes fréquents des ascenseurs et les coupures d'eau que connaît la ville d'Oran (souvent l'eau arrive rarement aux derniers étages en raison du faible débit) (Mouaziz-Bouchentouf, 2014). D'autre part, le retour à un urbanisme

⁶ Instituées par ordonnance n° 74-26 du 20 février 1974. Les réserves foncières communales concentrent aux mains de la collectivité le droit d'usage du sol urbain, en vue de sa « redistribution » au profit, essentiellement, des institutions et des organismes étatiques qui en avaient besoin pour la réalisation de leurs programmes.

horizontal est une volonté de rompre avec le modèle des bâtiments haut comme symbole de la colonisation (ibid.) Nous avons montré comment la tour était considérée par ces défenseurs durant la colonisation comme une affirmation de la présence coloniale et sa puissance.

Ces ZHUN situées entre le deuxième et le troisième boulevard périphérique donnent un paysage incohérent de large espace vide délaissé au statut non défini et aux limites floues, telles que les cités Dar El-Beida, Es-Seddikia, Maraval. Jusqu'à la fin des années 1970, le tissu urbain d'Oran s'arrêtait au niveau de la troisième couronne périphérique. L'édification en 1986, de l'Université des sciences et de la technologie d'Oran (USTO) conçue par l'architecte japonais Kenzo Tange a accéléré le processus de périurbanisation dans la partie est de la ville dépassant la 3ème couronne (Kadri & Madani, 2015). Les Z.H.U.N semblent rompre avec l'urbanisme vertical amorcé avant l'indépendance pour une fabrique de villes étalées horizontalement.

Les ZHUN sont accompagnés dès le début des années 1980 par un troisième procédé celui des lotissements. À partir des années 1980, l'État met en place la procédure des lotissements et coopératives immobilières destinés à la réalisation de programme d'habitat individuel réalisé par l'initiative individuelle (Nemouchi & Zeghiche, 2021).

Cette période le parc immobilier reste dominée par l'habitat individuel qui représente une forme d'urbanisation étalée et très consommatrice d'espace (Trache, 2010). À travers ces différents modes de cession, l'État affiche une volonté de faciliter l'accession à la propriété du logement familial pour les classes moyennes et aisées. Ces lots sont répartis principalement dans les vides des tissus urbains dans les quartiers résidentiels et faubourgs qui remontent à la période coloniale (Palmiers, à St-Hubert, Canastel) renforçant leur caractère pavillonnaire (Mouaziz-Bouchentouf, 2014).

A la périphérie ce type d'habitat est caractérisé par le laisser faire et l'auto-construction ce qui confère au paysage un caractère d'inachevé. Les propriétaires n'ont souvent pas les ressources pour mener à bien les travaux de construction. Le chantier de ces habitations s'étale sur plusieurs années, avec des épisodes d'arrêt et de reprise (Mouaziz-Bouchentouf, 2014; Trache, 2010).

A l'expiration du PUD (1987), l'agglomération oranaise a continué à s'étendre de manière significative, mais sans outils d'aménagement urbain. Entre 1987 et 1990, la ville d'Oran continu son expansion sans plans d'urbanisme (Nemouchi & Zeghiche, 2021). La saturation des espaces du tissu urbain est très vite atteinte par les ensembles d'habitats de type ZHUN

dans les quartiers périphériques. De plus, cette politique urbaine montre rapidement ses limites devant le retard accumulé dans la production immobilière (Trache, 2010).

Les problèmes économiques, financiers et sécuritaires qu'a rencontrés le pays dans les années 1990 ont ralenti les efforts entrepris par l'état, les projets de ZHUN en cours ont été arrêtés, faute de financement (Yousfi, 2016). L'État s'est désengagé de la production de logements. Cette conjoncture a donné lieu à la formation de lotissements dits spontanés ou illicites qui n'ont cessé de s'étendre. Les années d'insécurité de la décennie 1990 n'ont fait qu'aggraver ce problème marqué par un important exode rural (Tache, 2010).

Suite à ces difficultés, une crise du logement a été constatée dans la majorité des grandes villes algériennes depuis, une série de réformes nouvelles seront adoptées et le libéralisme économique sera désormais la nouvelle option de développement de l'Algérie en crise (Saidouni, 2003; Trache, 2010; Yousfi, 2016). Cette nouvelle vision économique va décharger l'État en partie de la production du bâti dès l'instauration d'une loi en 1986 portant sur la promotion immobilière. La nouvelle politique foncière instaurée après 1990 consacre la rupture avec le modèle de développement volontariste et socialiste (Saidouni, 2003).

De nouvelles réformes en matière de planification urbaine et d'aménagement sont mises en place qui vont mettre fin à une longue période du monopole d'État dans le secteur de la construction et de la production immobilière et foncière (ibid.).

Les deux éléments majeurs de la nouvelle politique foncière sont :

1. La loi portant orientation foncière 90-25 : Une nouvelle loi sur l'orientation foncière est promulguée (1990). L'acquisition des terrains et leur aménagement ne sont plus du ressort de l'État ; ce rôle est dorénavant conféré aux agences foncières locales principalement. Après acquisition, les terrains sont aménagés et construits soit par les institutions et entreprises précitées, soit ils sont vendus à des promoteurs immobiliers privés. Avec cette nouvelle loi, la gestion étatique n'est plus centralisée et se base sur un marché foncier libéral (Saidouni, 2003).
2. De nouveaux instruments d'urbanisme viennent remplacer les anciens devenus inefficaces. La loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme instaure un nouveau cadre juridique de la planification spatiale en termes de règles fonctionnelles et de normes d'occupation du sol (Kettaf, 2013). Apparaissent les Plans directeurs d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) à l'échelle des agglomérations et les Plans d'occupation des sols (POS) en tant qu'instrument de détail (ibid.). Toutefois, le PDAU sert principalement à produire du sol urbanisable pour l'extension de la ville d'Oran et n'aborde pas la question de renouvellement des

tissus urbains dégradés en proies depuis quelques années à la spéculation immobilière (Kadri et Kettaf, 2018). La révision du PDAU d'Oran approuvée en 2015 reprend la même logique centrée sur l'étalement et l'empiétement sur les terres agricoles et ne donne aucune vision claire sur l'avenir des quartiers centraux (ibid.).

La libéralisation du marché foncier a donné naissance à de nouveaux acteurs tels que les agences privées de promotion foncière et immobilières. De plus les années 2000 sont marquées par une conjoncture favorable qui se traduira par une forte production de logement avec différente formule et l'intégration d'immeuble de grande hauteur dans le paysage.

Conclusion

Apparus aux États-Unis nous avons vu comment déjà à l'époque certains vecteurs de transmissions (exposition, conférence, revue) ont participé à la diffusion du gratte-ciel au-delà de leurs frontières initiales. Dès les années 1930 il eut un mouvement mondial du gratte-ciel. En Algérie, l'arrivée de ce nouveau modèle soutenu par la doctrine progressiste s'inscrit dans une autre culture de celle qui la vue émerger. Cela a façonné une nouvelle approche plus méditerranéenne, influencé par les différentes politiques urbaines de l'époque, mais aussi par les architectes, urbanistes et des personnalités politiques. Même si les gratte-ciels ne connaîtront un réel engouement jusqu'aux années 1950, le début des années 1930 a été marqué par de nombreux projets et théorisations de l'immeuble de grande hauteur particulièrement à Alger.

Ces premiers projets théoriques de tours ont été pensée pour marquer la puissance économique et la stabilité politique de la présence française en Algérie. La lecture de la presse spécialisé et général nous montre qu'il y avait un réel engouement pour les bâtiments haut à Alger, carrefour de débat sur l'architecture moderne. Ces nombreuses manifestations et débat font de l'Algérie un terrain spécifique de l'apparition de l'immeuble de grande hauteur. À Oran, l'apparition des premières tours est liée à un contexte de modernisation de la ville et de grand projet d'aménagement ce qui a profondément changé la physionomie du paysage. En effet, le paysage urbain de la ville d'Oran n'a cessé de ce transformé selon des logiques duales entre permanence et substitution, sédimentation et modernité, ou encore entre renouvellement et extension. Ces différentes strates urbaines ont façonné le site d'Oran et son paysage d'abord dans un souci d'agir sur l'apparence de la ville et sa modernisation selon

la doctrine hygiéniste. Cependant, les transformations qu'a connues la ville durant les premières années de sa modernisation étaient le résultat d'une lente maturation et non pas introduit de grande rupture. C'est l'arrivée des constructions de grandes hauteurs qui marqua le paysage urbain de la ville de manière rapide et brutale. Bien que les premiers immeubles hauts construits dans le centre tentent de réinterpréter la grammaire classique (alignement, front bâti homogène, rez-de-chaussée de plain-pied) cela va changer dans les quartiers périphériques avec l'introduction des grands ensembles. Néanmoins après cette phase de décollage des tours leur construction connaîtra rapidement un ralentissement. Après une période où la construction de tours a connu un ralentissement avec un urbanisme étalé caractérisé par un paysage horizontal. La libéralisation du marché et l'embellie financière qu'a connue le pays ont fait apparaître de nouveaux acteurs qui ont favorisé la répartition des tours à Oran. Ce retour des tours se fera d'une manière plus étendue et avec des modalités d'insertion différentes que celle de la première phase.

Chapitre II

**Etat des lieux de la verticalisation contemporaine
de la ville d'Oran**

Localisation et modalité d'intégration des tours

Jusqu'aux années 2000, la ville d'Oran est une ville relativement basse. Elle est marquée par ces anciens quartiers façonnés par les différentes occupations espagnole, ottomane et française. Après l'indépendance, son paysage est marqué par de grands ensembles collectifs de 4 à 5 étages appelés ZHUN (zones d'habitat urbain nouvelles) et des programmes de lotissement individuels.

Seules quelques constructions de grandes hauteurs datant principalement des années 1940-1950 se dressaient au-dessus de la canopée urbaine. À la fin des années 1990, le paysage urbain de la ville d'Oran a connu une accélération de sa verticalisation suite à une conjoncture financière favorable mais aussi avec l'émergence d'un nouvel acteur : le promoteur immobilier en plus de la loi 90/25 sur le foncier et la loi 90/29 sur les instruments d'urbanisme.

Cette nouvelle verticalité est localisée aussi bien dans les anciens que dans les nouveaux quartiers de la ville regroupant pour l'essentiel des projets à vocation résidentielle, portée par les acteurs privés et public. Dans l'absence d'une vision générale de localisation et d'intégration de ces tours. Ces dernières s'insèrent de manière aléatoire (en fonction des opportunités foncières) et dans des contextes différents. Avec d'un côté la ville européenne qui fut étroitement liée au site de sa construction et de l'autre les nouvelles extensions urbaines caractérisées par un développement de la ville qui a rompu avec cette tradition de valorisation du site pour se soucier d'un aspect purement quantitatif et fonctionnaliste. Cette distribution spatiale va aussi donner lieu à différente typologie d'insertion.

L'objectif de ce chapitre est d'identifier les logiques de spatialisation de cette nouvelle phase de verticalisation de la ville. Cette spatialisation permettrait de comprendre la localisation des tours, mais aussi les problèmes d'insertion et les conflits qu'elles peuvent générer.

1. Retours de la verticalisation du paysage urbain oranais

Au début des années 2000, l'état lance un ambitieux programme de logement, afin de remédier à la crise. De nombreux chantiers de grands ensembles urbains à haute densité, voient le jour à la périphérie des villes. Ces réalisations sont destinées aux classes populaires et moyennes et marquent fortement l'action publique.

D'un autre côté la libéralisation du marché et l'arrivée en force de la promotion immobilière privée, ont marqué le paysage urbain de la ville par la construction de tours de résidence de moyen et haut standing (Mouaziz-Bouchentouf, 2014; Trache, 2010). Cette accélération se fait dans un contexte marqué par une embellie financière due aux recettes d'hydrocarbures. En plus l'entrée dans le marché de la construction "des sociétés étrangères qui apportent un savoir-faire technique et une rapidité d'exécutions longtemps recherchées et prisées par les secteurs public et privé" (Mouaziz-Bouchentouf, 2017). Ce contexte va favoriser la réémergence de l'habitat en hauteur avec d'un côté l'état afin d'économiser le foncier et pour réaliser ces objectifs, de l'autre les promoteurs privés qui eux souhaitent rentabiliser leurs investissements (Belguidoum & Mouaziz, 2010).

1.1. Stratégies de la production des IGH par les promoteurs immobiliers privés

Depuis les années 1990, la promotion immobilière a imposé sa marque sur le paysage urbain algérien. L'émergence du promoteur privé comme acteur de l'urbanisation est relativement récente en Algérie (Belguidoum & Mouaziz, 2010). La marque de ce dernier s'impose aussi bien dans les nouveaux quartiers de la ville que dans les anciens. En effets, les promoteurs immobiliers privés sont les premiers acteurs d'un renouvellement urbain dans les quartiers centraux qui, pour la majorité, construisent des logements de moyen ou haut de standing aux endroits où dominant des bâtiments de faible hauteur.

À la différence du promoteur public qui dans l'urgence et agissant « pour l'intérêt général » détourne sa propre réglementation, le promoteur privé est animé par une logique de profits (Belguidoum & Mouaziz, 2010). C'est pourquoi afin d'amortir au maximum l'investissement (le prix d'achat du terrain) il tente par divers mécanismes d'avoir la surface plancher maximale. Pour atteindre cet objectif ils construisent (avec dérogation des autorités locales) haut et dense sans se préoccuper des retombées sur le paysage. Ils négligent les règles les plus élémentaires en matière de prospect et de pénétration optimale de la lumière et le bien-être du voisinage.

Les autorités commencent à prendre conscience de la problématique qu'engendre ce type de construction. Le 9 août 2021 l'instruction 318 relative à la diffusion des promotions immobilières et leur impact sur le tissu urbain, publiée par la présidence instruit les instances locales concernées de prendre en charge ce problème. Cette instruction sera reprise par le wali d'Oran sous forme de correspondance aux communes, daïra et instances chargées de l'urbanisme. Cette instruction pointe du doigt les constructions en hauteur qui viennent s'insérer dans des tissus résidentiels composés de maisons individuelles. Elle mentionne les conséquences de la densité introduite par ces constructions sur le bon fonctionnement de ces quartiers, la surcharge des équipements d'accompagnement et l'impact sur la cohérence du paysage. Cette correspondance rappelle la nécessité de faire respecter les plans d'occupation du sol en vigueur.

Cependant Les instances chargées de délivrer les permis de construire font face à des difficultés compte tenu de l'absence de règles et de prescriptions architecturales précises et détaillées (COS, hauteur, gabarit-enveloppe, retraits, servitudes...), intégrées dans les règlements des Plans d'Occupation des Sols (POS). Ces derniers présentent de véritables insuffisances d'orientation en matière de formes et de paysages urbains globaux (Kettaf 2013, Mazouz 2015, Mouaziz 2017). Face à ces insuffisances dans les outils d'urbanisme, l'attribution des permis de construire pour les constructions de grandes hauteurs est souvent faite au cas par cas (en principe tous les quartiers de la ville sont couverts par un POS qui précise les règles de construction, seulement certains promoteurs arrivent à décrocher des dérogations pour dépasser les COS des zones concernées). Cette souplesse envers les promoteurs laisse une marge importante d'interprétation pour la construction des projets de grandes hauteurs. En effet, le dépassement du nombre d'étages autorisés est tributaire de dérogations sous la pression des promoteurs immobiliers permettant ainsi de construire de plus en plus haut (Kadri et Kettaf, 2018).

La hauteur du bâtiment est souvent calculée par rapport à la largeur de la voie principale négligeant souvent les voies secondaires et les mitoyennetés. Dans certains cas, les instances demandent à opérer des retraits dans le corps du bâtiment, mais ces retraits laissent une grande place à l'arbitraire.

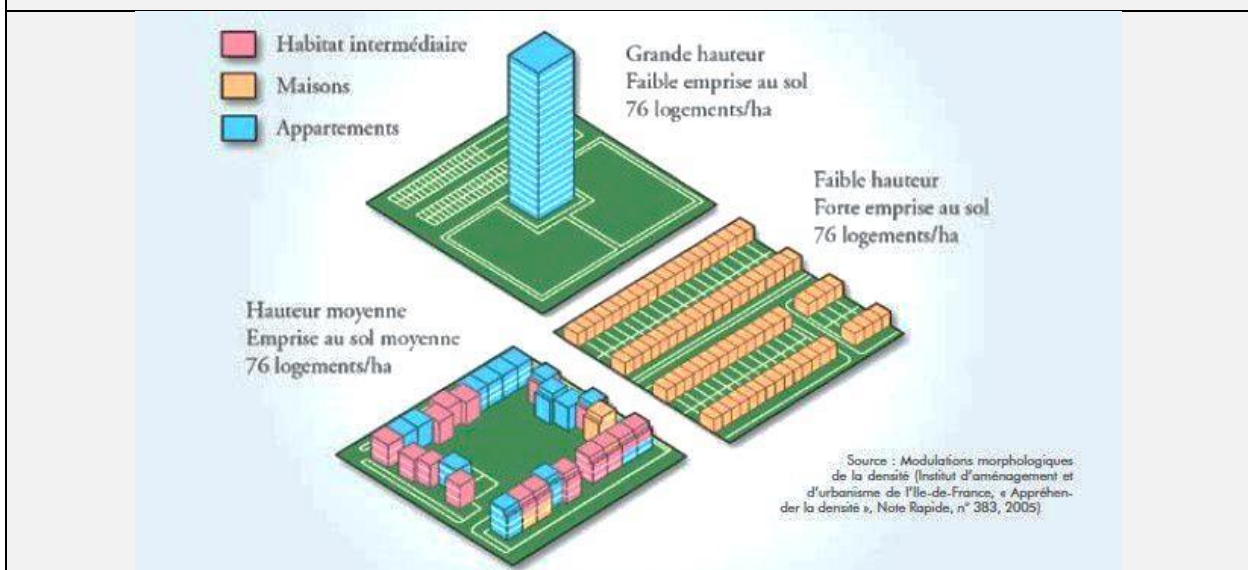
Les promoteurs dépassent souvent la limite du nombre d'étages autorisés sur le premier permis de construire. Pendant le chantier le maître d'ouvrage tente de négocier un ou deux étages supplémentaires avec les services concernés. Si l'extension leur est accordée, le promoteur introduit après l'achèvement de la construction un permis modificatif. L'étage en plus, ouvre la voie à d'autres promoteurs qui se serviront de ce dernier comme référence

pour obtenir le même nombre d'étages sur leur permis. Comme le souligne Najet Mouaziz (2017) POS ou pas POS, c'est une règle tacite qui s'applique, elle s'exprime de la manière suivante « *sans qu'aucun article n'y fasse mention : s'il y a un bâtiment de grande hauteur dans l'environnement immédiat de son terrain, le promoteur peut prétendre atteindre la même hauteur sans chercher à vérifier si le prospect est respecté* ».

Dans son Article N.Mouaziz (2017) illustre le cas de la résidence "Victoria" considérée comme la première tour de logements de haut standing à Oran, réalisée par Athman promotion. Il est devenu la référence dans le quartier de Tafna (ex- Bel Air) pour tout promoteur qui veut construire une tour et qui éprouve des difficultés à faire passer son projet.

Dans les communes où le POS n'est pas encore approuvé ou en cours d'élaboration telle que la commune de Bir El Djir, on assiste à un changement de l'affectation de parcelle (exemple le boulevard des lions). Des parcelles destinées au départ pour la réalisation d'équipements publics sont octroyées pour la construction de projets de promotion immobilière privée par le biais d'arrangement avec certains administrateurs et promoteurs immobiliers.(Nemouchi & Zeghiche, 2021).

Encadré 2



En France par exemple le COS a été supprimé afin de permettre un meilleur contrôle du paysage des villes. Car comme le montre la figure ci-dessus une même densité peut avoir pour résultat une morphologie urbaine complètement différente.

En supprimant le COS il s'agit de favoriser des outils qui ont l'avantage de privilégier une approche qualitative des formes urbaines. Pour remplacer le COS, ils ont recours à une combinaison de règles dites « volumétriques », à savoir les règles de gabarit (règle d'implantation par rapport à la voirie et limite séparative), la hauteur (en délimitant une hauteur maximale par zone) et l'emprise au sol des constructions (CES) (Faba, 2017).

D'autre part le COS et les CES sont aussi très insuffisants pour les promoteurs s'ils sont pris en compte. En effets, le COS exprime simplement une mesure de la densité, tout en faisant abstraction de la morphologie urbaine. Il reste un outil quantitatif.

En Algérie, la délivrance du permis de construire pour les tours destinés au logement n'est pas conditionnée par la réalisation d'études d'impact. Les constructions ne respectent que rarement les règles d'urbanisme et les spécificités des quartiers, témoignant ainsi d'une gestion urbaine incohérente faite d'arbitraire et de spéculation immobilière (Mouaziz-Bouchentouf, 2017).

L'arrivée de la promotion immobilière contribue à proposer de nouvelles offres dont les logements en hauteur dits de haut standing, en écho aux aspirations des populations aux revenus élevés. Ces dernières en apprécient particulièrement la sécurité, le confort et parfois les signes de distinction que les programmes publics ne fournissent pas. On assiste alors à l'essor de différentes formes de résidences fermées et sécurisées (Benazzouz-Belhai & Djelal, 2018; Yousfi, 2016). Les tours en seraient une variante, car elles s'inscrivent « dans une dynamique d'inclusion-exclusion par rapport à la trame viaire ordinaire » (Mollé et al., 2019).

Ces bâtiments auxquels les promoteurs attachent des valeurs de modernité et pour lesquels ils projettent de nouveaux modes de vie séduisent les acquéreurs souhaitant accéder à de nouveaux services et aménités : proximité des services, sécurité, stationnement automobile privatif et aussi une vue panoramique.

Leur localisation dans la ville est tout aussi importante. En effet, à la périphérie et à l'extérieur de la ville, de vastes ensembles de tours sont construits, principalement par les acteurs publics avec divers programmes dont celui pour la construction de logements à caractère social. En revanche, les quartiers Est de la ville, la frange maritime et les quartiers centraux sont privilégiés par les promoteurs privés. Cette localisation des tours en majorité résidentielle conduit à une distribution concentrée de tours dans certains quartiers de la ville.

1.2. Distribution spatiale des tours

En l'absence d'une vision globale sur l'intégration des tours, leur concentration semble être déterminée par d'autres facteurs. D'abord par le profit, et le type d'acteur (privé ou public). Ensuite selon les caractéristiques du tissu urbain, la localisation des quartiers, la présence de nombreuses offres de service et les vues panoramiques. Ces éléments sont des facteurs ayant incité à la production de logement en hauteur dans certains quartiers. Cependant, cette

densification semble donner un paysage urbain désordonné qui ne respecte pas les spécificités paysagères de la ville.

Pour mieux comprendre ce phénomène, une cartographie de la localisation des tours a été établie (Figure-28). La répartition spatiale a été recensée dans la limite du 4^{ème} boulevard périphérique. La cartographie est réalisée sur la base des données Emporis cependant cette dernière était très incomplète. Nous l'avons complété en utilisant Google Earth pour les localiser et par le biais de forum réseaux sociaux et sites de promoteurs. Cela a aussi nécessité plusieurs sorties sur terrain. Ce travail a été effectué entre juin 2018 et octobre 2022.

Cette cartographie montre une certaine logique dans la localisation de ces constructions de grandes hauteurs. Des différences géographiques se dessinent selon le type d'acteurs qu'ils soient publics ou privés, mais aussi selon les tissus urbains. Cette distribution spatiale fait apparaître aussi un lien entre les typologies de tours et le tissu de leur insertion. Cet essai typologique est établi suivant la logique d'insertion des bâtiments et s'appuie sur les études de Vannoorbee et al (2012) et Firley, Gimbal, (2011). Ces derniers établissent des typologies de tours selon leur stratégie d'insertion urbaine dans un environnement urbain ancien ou de création récente.

La logique spatiale menée pour la localisation des immeubles de grande hauteur montre trois clusters :

Les quartiers centraux datant du début du 19^{ème} siècle ces quartiers connaissent un renouvellement urbain. Ces constructions viennent se juxtaposer avec les constructions verticales construites dans les années 1950. Dans les quartiers centraux, l'action privée a pris le pas sur l'action publique.

Les quartiers est et sud-Est de la ville : ces quartiers se sont développés entre la 3^{ème} et la 4^{ème} couronne du boulevard périphérique. Suivant le quartier, les immeubles de grandes hauteurs sont construits par les acteurs privés ou publics.

La frange maritime : son aménagement est l'une des actions phares ambitionnées depuis 2007. Dans l'extension du front de mer construit à l'époque coloniale, la frange maritime connaît un renouvellement ces dernières années.

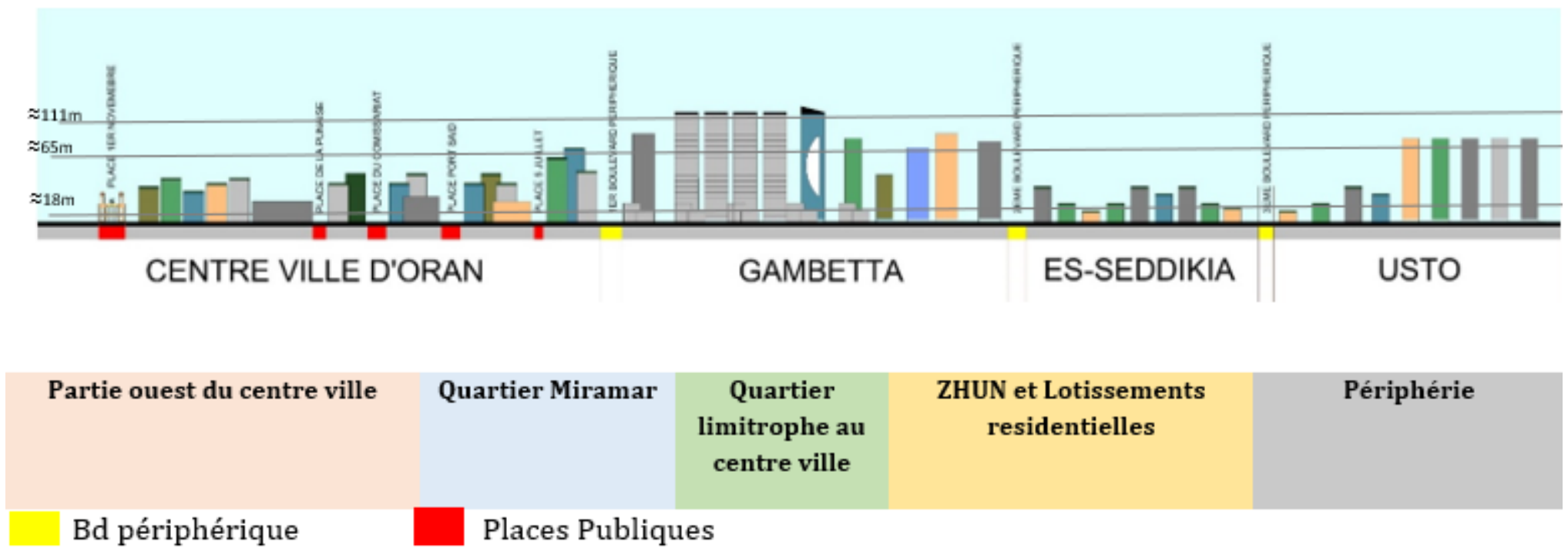


Figure-29. Coupe schématique de la distribution des IGH selon les tissus urbains de la ville d'Oran.
(Source : Asma Rezk-kallah, 2020)

Pour le reste de la ville, les tours sont moins concentrées. Leur construction correspond à la projection de grands axes urbains tels que le Boulevard des lions ou le 3eme boulevard périphérique du côté ouest de la ville ou encore les entrées de la ville.

D'autres immeubles hauts s'insèrent dans le tissu des ZUHN. Après l'extension de la ville, l'emplacement des ZUHN est devenu central. Les autorités permettent aux promoteurs privés d'acquérir des terrains. Il s'agit pour l'état d'occuper les vides jugés trop grands. Cependant, cette densification des ZHUN empiète sur les espaces réservés aux airs de jeux et ne se préoccupe pas de l'ensoleillement et du prospect (Mouaziz-Bouchentouf, 2017). Dans ces cas, la densification se fait le plus souvent le long d'axes routiers importants, à l'image de la ZHUN Othmania, dont les immeubles longent le 3ème boulevard périphérique (Figure-30). La géographie des constructions de grandes hauteurs est en rapport aussi avec la nature des sols. La commune d'Es-Senia par exemple se situant sur la plaine de la grande sebkha, est épargnée par de construction de grande hauteur. Cela s'explique par la nature du sol et la présence de nappes d'eau nécessitant une infrastructure coûteuse pour la construction en hauteur.

Concernant leurs fonctions, la majorité des constructions de grandes hauteurs sont dédiées aux logements. Les hôtels bien qu'ils ne soient pas nombreux se situent dans la limite de la 3ème couronne ; une position stratégique leur permettant d'être non loin du centre et de l'aéroport.



La ZHUN Othmania en 2011



La ZHUN Othmania en 2022

Figure-30. Evolution de la ZHUN Othmania entre 2011 et 2022.
(Source : Google Earth)

1.2.1. La grande hauteur dans les quartiers centraux

Entre 1962 et 2000, le centre-ville ne connaîtra pas de changements significatifs. Les opérations urbaines étaient centrées exclusivement sur la production de programmes d'habitats neufs dans les périphéries de la ville (Guerroudj, 2004; Mazouz, 2015). Les différentes actions urbaines mises en œuvre continuent à s'orienter vers la construction de nouveaux quartiers d'habitat en périphérie provoquant le mitage des terres agricoles et des espaces naturels conduisant à un étalement urbain sans précédent (Picard, 2006). Les quartiers centraux connaissent un renouvellement urbain spontané mené par les promoteurs immobiliers privés qui construisent des logements dits de standing où dominent des bâtiments de faible hauteur. Ces effets s'illustrent par des déséquilibres sur le paysage urbain, visible par la densification des parcelles, le nombre d'étages étant plus élevé par rapport à celui de l'environnement construit. (Mouaziz-Bouchentouf, 2017).

Ce sont les tissus urbains des anciens faubourgs qui sont les plus touchés par ces opérations de verticalisation. Si ces quartiers sont les premiers à subir la pression immobilière c'est en partie pour le cadre vie qu'ils peuvent offrir. La proximité du centre et leur aspect aéré et peu dense attirent de nombreux acquéreurs.

La vue sur la mer devient un argument de vente pour les promoteurs même si cette vue se trouve dans certains cas éphémères. En effet, suivant la logique de la disponibilité foncière les tours se construisent au fur et à mesure obstruant les vues de celle qui les précèdent. Lors de nos visites de terrain, des résidents nous ont fait savoir qu'ils avaient choisi leur appartement en se souciant du devenir et de transformations potentielles des parcelles avoisinantes afin de minimiser le risque de promiscuité, les nuisances de chantier et le changement de vue.

L'autre raison principale du choix de ces quartiers par les promoteurs semble être la présence d'opportunités foncières aptes à accueillir des projets de cette échelle.

La présence d'un parcellaire de tailles différentes (friches industrielles, anciens lotissements de la période coloniale) constituent un atout important pour le renouvellement urbain du quartier. Dans le quartier d'El Kettar (ex- Gambetta) par exemple nous trouvons plusieurs annonces de vente de terrain avec la mention « conviens parfaitement pour une promotion immobilière » la dénomination de « terrain promotionnel » devient très répandu chez les personnes cherchant des terrains pour leurs promotions ou les agences chargées de la vente (Figure-31).

مجموعة خدماتك
للإستشارات والتسويق العقاري

CODE/40-27

**IDEAL
POUR
PROMOTION
IMMOBILIÈRE**

**TERRAIN
PROMOTIONNEL
A VENDRE
GOMBETTA**

VUE SUR MER
POSSIBILITÉ R+16

374 M²
02 FACADES
PRIX
06 milliards 500
PRIX OFFERT
05 milliards 800

0557080551
0770840021

SOYEZ LES BIENVENUS

Immobilier > Vente > Terrain

Vente Terrain Oran Oran
Numéro : 24305757
Déposée le : 04-09-2021 à 14:00

Quartier : Hippodrome
Superficie : 460 M²
Spécifications : Acte notarié
Vend terrain Promotionnelle de 460 M² façade de 18 mètre linéaire conviendrait pour promotion Immobilière située a hippodrome à-côté salle de sport Olympia



**TERRAIN PROMOTIONNEL
hippodrome Saint-Eugène
A VENDRE**

Vente Terrain Oran Oran Oran Oran Algérie

Figure-31. Annonces pour vente de terrains dits « promotionnels » dans les quartiers centraux de la ville.

(Source : Site web Ouedkniss)

Le foncier disponible est en grande partie celui des maisons individuelles. Sa disponibilité est due à plusieurs raisons les plus évoquées sont celles de l'héritage (maison des parents vendue par les enfants). D'autres évoquent la difficulté d'entretenir ces anciennes villas avec de grands jardins (personne âgée ou manque de moyens). Enfin, il y a ceux qui sont contraints de quitter à cause des nuisances engendrées par les nouvelles constructions de grandes hauteurs (ensoleillement, désagrément du chantier, promiscuité). L'acquisition d'assiette foncière pour la construction de tours à un effet boule de neige. Il suffit qu'un propriétaire mette en vente sa maison c'est tout le voisinage qui en sera impacté. Lors de nos visites de terrain, nous remarquons plusieurs inscriptions à vendre sur les maisons à proximité des chantiers de tours Figure-32.



Figure-32. Maison avec l'inscription à vendre dans le quartier de Tafna (ex) Bel Air
(Source : Asma Rezk-kallah, 2019)

Dans le quartier d'El Kettar (ex- Gambetta) les tours les plus hautes ont d'abord été construites sur les fronts de place comme la place Gharbaoui Mohamed (ex- fontanelle), la place Frères Fidjel (ex- Changarnier) ou les axes importants tels que l'avenue Djellat EL Habib. Elles se sont ensuite distribuées à l'intérieur du tissu urbain du quartier.

Dans la partie ouest du centre-ville la verticalisation de ces tissus est faible. La raison est la présence d'immeubles de rapport. S'ajoutent à ça les contraintes de la mise en œuvre d'un tel chantier au centre-ville (travail de nuit, pas d'espace pour le stockage, positionnement des grues). Au centre-ville où les assiettes foncières sont rares, seul le quartier de Miramar (actuelle quartier d'El Moudjahidine) semble connaître un renouvellement comme cela a été le cas dans les années 1950. La présence de friches, et de maisons individuelles facilite l'acquisition d'assiettes foncière.

Aujourd'hui, ces opérations au coup par coup se produisent à un rythme de plus en plus soutenu. Ils fragilisent le tissu de ces quartiers et créent un déséquilibre dans leur paysage. Selon la morphologie de ces quartiers, la typologie la plus répandue est celles de tours inscrites dans la parcelle avec mitoyennetés, afin d'avoir le plus de surface bâtie. Cette typologie est utilisée quand le terrain est une ancienne maison et donc la surface est réduite. L'autre typologie moins répandue est la tour ilot cette dernière résulte de terrains en friche qui offrent des surfaces plus importantes. Ces tours ilots sont le plus souvent composées de plusieurs tours reliés par un socle commun au RDC.

1.2.2. La grande hauteur dans les quartiers Est et Sud-Est

Cette partie de la ville est caractérisée par une extension sans précédent faite essentiellement de logements. Nous distinguons deux types de constructions de grandes hauteurs : les logements à programme public et les logements de hauts ou moyens standings portés par les promoteurs immobiliers privés.

➤ La verticalisation du paysage par le logement public

L'horizontalité, caractéristique des logements Z.U.H.N laisse la place à une verticalité de plus en plus importante le résultat des programmes de logements collectifs publics particulièrement les logements AADL (Agence Nationale de l'Amélioration et du Développement du Logement). À Oran c'est à travers le programme de 3036 logements AADL destinés aux couches moyennes que les constructions publiques renouent avec la grande hauteur (Mouaziz-Bouchentouf, 2017).

La reprise de la construction en hauteur est justifiée par l'urgence, l'ampleur des programmes et la rareté du foncier. Cependant les règles de prospect les ratios (parking jardin) ne sont pas respectés (Mouaziz-Bouchentouf, 2017). Ces opérations ont eu recours à une typologie de maillage de tours distribués sur plusieurs îlots. Ces tours sont construites sur des terrains vagues afin de leur permettre la réalisation des programmes fixée sous forme de grands ensembles urbains d'habitats.

Ces constructions publiques sont soumises à des appels d'offres. Des cahiers de charge sont alors établis pour répondre à ces concours. Une lecture non exhaustive de quelques cahiers de charge nous a permis de constater qu'ils présentent de nombreuses lacunes dans la prise en compte du paysage. Les recommandations concernant le paysage urbain sont très sommaires, voire inexistantes. Il est important de noter que le terme paysage est souvent absent substitué par le terme « environnement urbain » ou « environnement immédiat ».

Par ailleurs pour ce qui est de l'évaluation des offres, la section de la « composition urbaine » est notée selon les critères suivant : « l'intégration au site, rationalité dans l'occupation du site et accessibilité au projet ». L'insertion dans le site est souvent la moins évaluée en nombre de points. Les bureaux d'études répondant à l'appel d'offres et ne prennent pas en compte le paysage urbain dans leurs propositions d'études. Donnant des réalisations semblables avec le même procédé d'implantation des bâtiments. Une insertion qui répond plus à des impératifs techniques et commerciales qu'à des objectifs d'insertion paysagère.

Concernant la hauteur des constructions, elles ne sont pas toujours mentionnées dans les cahiers des charges particulièrement dans les zones où le plan d'occupation du sol n'est pas encore approuvé. Les bureaux d'études qui répondent à l'appel d'offres déterminent la

hauteur des bâtiments selon le nombre de logements demandé. Si le plan d'occupation du sol « POS » n'est pas encore approuvé, il fera l'objet d'une révision selon les plans finaux des opérations.

Cela nous renseigne sur la qualité du paysage urbain produit par ce type d'opération un paysage pensé en termes de quantité de logements et de rentabilité financière. Ainsi la hauteur n'est en aucun cas un élément pour fabriquer le paysage, mais une composante pour atteindre le nombre de logements souhaité. L'économie et le programme du projet priment sur la qualité architecturale et celle du paysage urbain.

➤ La verticalisation du paysage par le logement moyen et haut standing

Les logements portés par les promoteurs immobiliers privés se situent principalement dans les environs du quartier de Akid Lotfi et Bir El Djir, des quartiers connus par une forte dynamique commerciale.

Le quartier Akid Lotfi est devenu une centralité urbaine. Ce quartier s'est développé à la faveur de la tenue du 16ème Congrès mondial du Gaz Naturel Liquéfié (GNL), organisé en avril 2010. Le développement du projet a été confié à DHL (Dbrascon Huarte Lain) un groupe espagnol très connu pour la réalisation d'importants travaux à Barcelone, tel que la célèbre tour Akbar. Ce projet est l'occasion pour les autorités d'offrir une vitrine internationale à la ville (Gaid, 2010).

Les manifestations internationales exceptionnelles, telles que les Jeux olympiques ou les expositions internationales, représentent pour les autorités des occasions de grande opération urbaine afin d'améliorer l'image des métropoles. Les villes ont recours à la réalisation de grands projets iconiques structurants pour promouvoir l'attractivité de leurs territoires (Hayot & Sauvage, 2000). À Oran la construction du Centre des Conventions d'Oran (CCO) et l'hôtel 5 étoiles de 296 chambres a accéléré l'urbanisation du quartier de Akid Lotfi. Ce projet a permis la mutation urbaine de ce quartier. D'autre part les infrastructures routières ont été améliorées avec de grands boulevards de 20 mètres de large et une nouvelle offre commerciale est apparue faisant de ce quartier une nouvelle centralité dans la ville. L'évolution de cette centralité est étroitement liée avec celle de la facilité d'accessibilité au quartier. À cela s'ajoute l'aménagement d'un parc urbain et de deux jardins en bordure de la falaise. En plus d'une longue promenade axée sur le centre des conventions.

La transformation du quartier est en corrélation avec le développement des constructions de grande hauteur qui à partir de 2010, trouvent leur place dans cette partie de la ville.

Comme le montre la Figure-33, les tours sont distribuées le long de l'axe du boulevard Millénum où il existait de grandes emprises foncières, mais aussi la largeur du boulevard permettait la projection de grands projets.

Ensuite, c'est le quartier Khemisti (ex- Fernand ville) se situant à la limite ouest du quartier Akid Lotfi qui connaît récemment une dynamique de verticalisation. Ce quartier est caractérisé par des lotissements résidentiels de type individuel. Le quartier dispose d'assiettes foncières non construites ou d'hangars industriels ce qui (comme pour les anciens faubourgs de la ville) a favorisé la dynamique de leur verticalisation.

Pour toute opération de renouvellement urbain la fragmentation du parcellaire des espaces urbains représente aussi bien un atout qu'un blocage. Les assiettes foncières de petite superficie ou encore la présence de plusieurs propriétaires obligent les maîtres d'ouvrage à négocier l'acquisition auprès de plusieurs propriétaires, au risque de l'inflation des exigences et l'allongement des négociations (Halleux & Lambotte, 2008). C'est pourquoi à Oran on constate que les tissus de lotissements construits durant les années 1970 (où les parcelles sont étroites et ne permettent pas d'accueillir des projets d'immeubles de grandes hauteurs), connaissent une faible dynamique de verticalisation.

Dans le quartier de type de lotissement à l'image du quartier de Othmania (ex- Maraval) à l'ouest de la ville ou Hai Khemisti (ex- Fernand ville), l'urbanisation se fait par addition de multiples initiatives individuelles dues au remembrement du parcellaire auquel ont eu recours les promoteurs. Ce qui leur permet d'accéder à des assiettes foncières plus grandes. La mutualisation de plusieurs parcelles de terrain permet d'obtenir de plus grandes surfaces et donc une plus grande hauteur.

Le boulevard des lions connaît lui aussi de grandes transformations. Ce boulevard d'une largeur 45 mètres a été favorable au développement de groupement de tours. Ces tours construites sur un socle commercial, ont participé à la requalification de ce même boulevard. Notons que de par la disponibilité de grandes assiettes foncières et une largeur plus importante des rues dans la partie est de la ville c'est le groupement de tours sur une même parcelle qui est le plus favorisé. La typologie de groupement de tours sur socle est principalement présente sur les grands axes boulevards de la ville tels que le boulevard millenium, boulevard des lions ou le 3ème boulevard périphérique.

2009

- La construction du BD millenium et par la suite le boulevard CW75 ont contribué à l'évolution du quartier et à modifier son paysage .
- En 2008 un grand projet immobilier « La cité de la mer » sera proposé .
- Début des travaux du CCO et l'hôtel Méridien



2011

- Le projet du Centre des conventions et l'hôtel sont achevés.



2014

- Le tissu urbain autour du quartier de Akid Lotfi commence à connaitre une verticalisation .
- 2015 le début des travaux du projet d'aménagement du Jardin Citadin Méditerranéen 1 et 2.



2022

- Les tours se répondent sur la frange maritime mais aussi à l'intérieur du quartier Khemisti (ex-fernand ville)



Figure-33. Evolution du quartier de Akid Lotfi et ces environ entre 2009 et 2022
Source : Carte Google Earth (mise en forme Asma Rezk-kallah, 2022)

1.2.3. La grande hauteur sur la frange maritime

Le développement de la frange maritime de l'extension Est de l'agglomération oranaise est l'une des actions phares ambitionnées depuis 2007 (kettaf,2013). Dans un contexte de mise en valeur des « water-front » les littoraux apparaissent comme un levier pouvant servir au développement de l'attractivité des villes. Les villes côtières se lancent dans des opérations de grande envergure, pour la requalification et la reconversion de leurs espaces côtiers (une réconciliation de la ville avec la mer). L'amélioration de l'image est devenue un élément-clé dans toutes les opérations de réaménagement des fronts d'eaux. (Gaillard, 2016 ; Rodrigues Malta, 2001). Cette partie de la ville catalyse de nombreux enjeux pour l'aménagement urbain d'une métropole. C'est l'ambition qu'a affichée le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (P.D.A.U) d'Oran (1997) « *La zone est, notamment sa frange maritime, constitue une opportunité pour Oran. Un aménagement de qualité lui permettra de reconquérir une image de marque et d'acquérir les caractéristiques d'une réelle métropole* » (PDAU,1997.p16). Dans cette optique le P.D.A.U préconise un espace mixte pouvant favoriser l'implantation de services : hôtellerie haut standing, restaurants, bureaux et habitats collectifs haut standing. Après les constructions du front de mer du centre-ville à l'époque coloniale son extension vers l'Est a connu de nombreuses transformations. La frange maritime qui fait environ 13 km s'est développée le long du boulevard du 19 Mars sur le prolongement du boulevard de l'A.L.N. Le boulevard du 19 mars était composé d'un front bâti horizontal de maisons individuelles et de terrain vague, à l'exception de la tour de la cité des falaises constituée de 22 étages (environ 88 mètres de hauteur). Par la suite ont été construits des projets d'hôtels de luxe tels que le Sheraton construit en 2005 de 19 étages (hauteur ≈ 77m) ainsi que des projets de résidences de haut standing tel que les tours Bahia center (connu sous le nom des tours Mobilart) construit en 2009 de 31 étages (hauteur ≈ 111m). Ces quatre tours ont valu à Oran la deuxième place dans le classement africain des immeubles les plus hauts d'Emporis (situation avril 2016) (Mouaziz-Bouchentouf, 2017).

Le développement de la frange maritime est rompu par la construction de Z.H.U.N Khemisti et des équipements construits sur le flanc de la falaise rompant ainsi avec une vision globale pour la frange maritime. En 2008, un grand projet immobilier « La cité de la mer », sera proposé pour reprendre l'aménagement de la frange maritime (Figure-34).

Le projet est initié par le groupe Saoudien Snasco en partenariat avec l'EPLF⁷, propriétaire du terrain (150 000 m²).

Le projet a été présenté en 2008 aux autorités locales. Il comprend 2000 logements hauts standings (10 tours de 19 étages). De nombreuses places publiques et équipements complètent l'offre immobilière. Cependant le projet ne verra jamais le jour. Le terrain est à ce jour non construits en attendant la reprise des travaux.



Figure-34. Projet la cité de la mer Oran
(Source: <https://www.skyscrapercity.com/>)

La frange maritime poursuivra son développement dans la continuité du centre des conventions. Cette partie de la ville a connu une forte dynamique de constructions ces cinq dernières années. Elle fait face à une urbanisation très accélérée. La (Figure-35) montre deux photos prises le même jour durant le mois de juin(2019), la façade urbaine de la frange maritime (a) et la rue parallèle (b). Nous pouvons voir que les immeubles ont des hauteurs qui ne prennent pas en compte les largeurs des rues parallèles. Ces dernières se trouvent privé d'ensoleillement à cause du ratio H/L trop élevé.

⁷ EPLF : Entreprises public de Promotion du logement Familial devenu en 2009 « L'Entreprise Nationale de Promotion Immobilière « ENPI – SPA »



(a)



(b)

Figure-35. Frange maritime Est. (Source : Asma Rezk-kallah, 2019)

Le reste de la frange maritime est occupé par des équipements (hôpital pédiatrique) et rejoint la frange maritime de Canastel, un ancien village de loisirs composé de maisons individuelles.

Ces ruptures sur la frange maritime témoignent de l'absence d'une vision globale et de l'inefficacité des instruments d'urbanisme. Comme le souligne Al Kodmany (2017), l'insertion des constructions de grandes hauteurs dans la frange maritime exige un équilibre et une cohérence délicats. La recherche de diversité doit donner une image globale cohérente, lisible et mémorable (Al-Kodmany, 2017).

À Oran on constate l'absence de cohérence qui peut impacter négativement la lisibilité de la frange maritime. Le manque d'orientation dans les plans d'urbanisme conduit à une logique d'insertion propre à chaque bâtiment. Ce qui nuit à la cohérence globale du paysage (Figure-36).

Ce manque de cohérence du front de mer est visible par la présence d'immeubles de grande hauteur à la typologie variée. Ainsi sur le boulevard du 19 mars nous avons pu distinguer la présence de :

La tour avec socle de service qui regroupe des boutiques et bureaux. Cependant cette base n'est pas toujours en alignement avec le reste des bâtiments ce qui affaiblit la cohérence du boulevard ;

Le groupement de tours linéaires avec plusieurs tours sur une même parcelle linéairement à intervalle régulier : les tours Bahia Center.

La tour isolée : implantée librement sur la parcelle et n'a pas de relation directe avec le bâti environnant : la tour des falaises et l'hôtel Sheraton

La tour dans une parcelle présentant une mitoyenneté avec les immeubles environnants et suit l'alignement du front bâti : la résidence Hanister, l'ensemble des IGH sur la frange maritime EST.



La tour avec socle



Le groupement de tours linéaire



La tour isolée



La tour dans une parcelle

Figure-36. Typologie des tours du boulevard du 19 mars.
(Source : Asma Rezk-kallah,2019)

La distribution spatiale des tours à l'échelle de la ville fait apparaître de nombreux dysfonctionnements non seulement sur le volume urbain de la ville, mais aussi sur ces tissus.

2. Aspects morphologiques et visuels de l'insertion des tours à Oran

Pour assurer une bonne insertion urbaine, les immeubles de grande hauteur devraient répondre à deux questions importantes : comment le bâtiment est vécu par les piétons et comment le bâtiment exprime l'image du lieu, du propriétaire et/ou des occupants. C'est pourquoi cette analyse explore deux échelles du paysage urbain. D'abord, celle du volume

urbain, c'est-à-dire « l'enveloppe générale de la ville et son plafond », ensuite celle de l'enveloppe des bâtiments proches et son rapport à l'espace du piéton (Allain, 2004).

Suivant ces éléments nous avons choisi d'analyser une sélection d'IGH afin d'identifier les modalités d'insertion dans différents quartiers de la ville d'Oran.

Cette analyse se base sur l'examen des dimensions morphologiques et visuelles et de leurs composantes et se réfère principalement aux travaux collectifs dirigés par M. Carmona et al. (2003), Al Kodmany (2012,2017) et à ceux de R. Allain (2004). Mais aussi suivant des guides de prescriptions architecturales de différentes villes.

L'analyse aborde l'élément essentiel du bâti et son emprise : comment le bâtiment occupe sa parcelle et quelle relation tisse-t-il avec les bâtiments environnants et avec l'espace public ? La méthodologie employée s'appuie sur une analyse comparative entre différentes typologies d'insertion.

2.1. Volume urbain : renforcer l'identité et la lisibilité du lieu

À l'échelle du volume urbain la tour doit par sa visibilité valoriser l'image du quartier voir de la ville (Al-Kodmany, 2012). En raison de leur taille et de leur hauteur, les immeubles de grande hauteur peuvent créer des points de repère distincts. Cependant il faudrait pouvoir les distinguer à l'échelle du volume urbain pour marquer un quartier par exemple (ibid.).

Dans ces cas, le sommet pourrait être un moyen de conception pour rendre identifiable une tour. La forme caractéristique de son sommet en fait un repère qui peut être une image collective, qu'on assimile, au-delà du bâtiment, à la ville elle-même. Le couronnement est un facteur de dialogue entre la tour et la ville . C'est pourquoi un petit nombre d'immeubles de grande hauteur peuvent bénéficier d'un sommet qui le distingue pour renforcer l'identité du bâtiment en tant que point de repère (Al-Kodmany, 2017; Bernard et al., 2009).

Dans le contexte oranais, les tours ne se distinguent pas par leur architecture. À l'échelle du volume urbain, nous ne distinguons pas de traitement sur le couronnement. Le sommet de ces constructions leur donne un aspect inachevé. Si certaines tours sont identifiables à l'échelle du grand paysage c'est principalement en raison de leur taille par rapport à leur environnement immédiat et/ou le matériau utilisé. Cependant, leur forme ou le traitement du couronnement ne participe pas à créer un Skyline identifiable pour la ville. A titre d'exemple, le bâtiment du centre commercial (Figure-37) ne dispose pas de traitement de couronnement ce qui lui donne un aspect inachevé. Ce dernier se distingue dans le paysage de la ville en raison de son volume qui est imposant par rapport au bâtiment environnant.



Figure-37. Centre commercial de la place Karguentah. (Source : W. Beghdadi, 2018)

Les tours El Bahia (Figure-38) se distinguent aussi à l'échelle du skyline en raison de leur groupement et leur similarité ainsi que leur localisation qui consolident leur visibilité dans le skyline.



Figure-38. Les Tours El Bahia (Source : Asma Rezk-kallah, 2020)

En plus de leur forme, le regroupement de grands bâtiments devrait avoir pour effet de créer des points intenses dans la composition du skyline afin de briser la monotonie d'une même hauteur. Il devrait aussi pouvoir identifier des quartiers où le rythme d'activités est plus dense et, par conséquent, lui donne une structure et une hiérarchie qui aident à comprendre la forme urbaine par exemple quartier ancien et quartier nouveau (Al-Kodmany, 2017). Cependant, à Oran même si l'on a pu identifier des groupements de tours leurs multiplications crée des clusters isolés sans une hiérarchisation apparente. À l'échelle de la ville, nous pouvons distinguer des groupements de tours dans des quartiers résidentiels

dominés par l'habitat individuel ce qui ne reflète pas le caractère résidentiel du quartier à l'échelle du paysage tels que le quartier de Tafna (ex- Bel Air) de d'El Kettar (ex- Gambetta). L'agencement de ces tours crée une illisibilité du paysage, car ces dernières sont insérées de manière aléatoire en termes de hauteur et d'architecture. Ils manquent d'hierarchisation dans leur organisation.

Bien qu'elles aient un impact considérable et bien visible, l'insertion des tours à Oran est faite uniquement à l'échelle de la parcelle et à des fins purement spéculatives, ce qui annihile l'unité du paysage et rompt avec l'harmonie d'ensemble. La volonté à participer à la construction d'un skyline identifiable pour la ville d'Oran ne semble pas être un objectif du projet.

2.2. Emprise du bâti : composition et forme des immeubles hauts

Les caractéristiques des immeubles construits récemment sont en complète opposition avec celles inhérentes au tissu existant dans lequel ils s'insèrent. Ils défigurent le paysage urbain de la ville. Ces derniers qu'ils s'insèrent dans un tissu existant ou dans les nouveaux quartiers présentent les mêmes modalités d'insertion avec une forte occupation de la parcelle, des ruptures d'échelle, absence de graduation de hauteur, des rez-de-chaussée qui ne participent pas à l'urbanité des espaces publics et des prospects inadéquats. Pour expliciter ces propos nous avons choisis quelques exemples d'insertion de différentes typologies de tours afin d'examiner leur effet sur le paysage des quartiers.

2.2.1. La tour ilot

La construction de tours se caractérise par une forte occupation de sol. À l'exemple du centre commercial et d'affaire se dresse à l'angle du carrefour de Karguentah au centre-ville (Figure-39). Ce dernier est entouré de monuments importants de la ville, tels que la bibliothèque municipale (ex- cathédrale d'Oran) et le palais de la culture. Cette bâtisse se présente en une seule pièce avec le même gabarit du sol à la toiture et occupe un ilot entier. Ses deux premiers niveaux forment le soubassement à partir duquel émerge le corps massif en 13 étages répétitifs. La fragmentation du bâtiment répond à une logique contraire à celle recommandée pour les bâtiments de grande hauteur c'est-à-dire un bâtiment composé d'une base, d'un corps et d'un couronnement. L'édifice est marqué par l'avancée du corps par rapport au soubassement afin de maximiser la surface des planchers. En plus de son alignement direct sur rues (douze mètres la largeur de la rue principale et sept mètres pour la rue secondaire), sa hauteur ne change pas d'une rue à l'autre et n'opère aucun retrait, privant les rues et les immeubles voisins d'ensoleillement et d'aération nécessaire.

De plus, ce dernier occupe une surface de 2200 m² dans un environnement où les parcelles excèdent rarement les 600 m² (à l'exception d'édifices remarquables tels que la maison de la culture ou la bibliothèque (ancienne cathédrale)). Ce bâtiment ne dispose d'aucune cour et l'emprise au sol est totale. Ainsi le bâtiment crée une rupture considérable d'échelle avec son environnement.

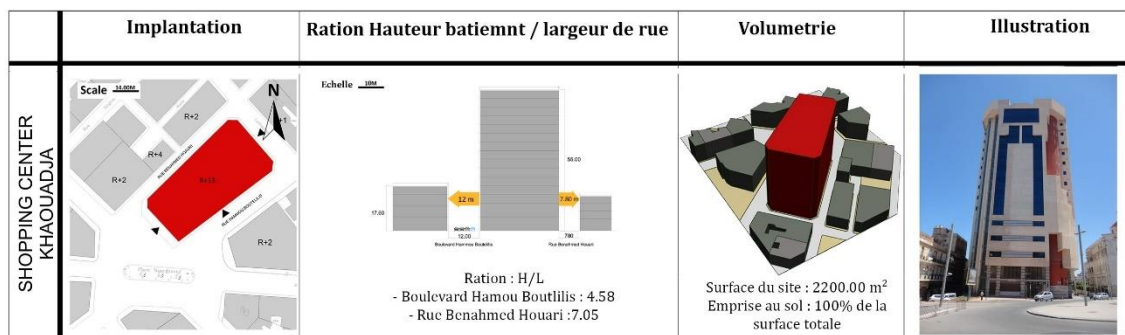


Figure-39. Centre commercial de Karguentah (Source : Rezk-kallah et Kettaf, 2019)

2.2.2. La tour dans une parcelle

L'insertion des tours avec mitoyenneté est plus sensible. En effet leur intime relation avec le contexte pose la question d'ensoleillement, mais aussi celle de changement des hauteurs qui sera d'autant plus visible. Suivant la parcelle qu'ils occupent dans le tissu une tour avec une façade en bordure de rue n'aura pas le même impact dans le paysage qu'une tour ayant deux ou trois façades sur rue.

L'immeuble de logements se situant au centre-ville s'élève à une hauteur de 12 étages côtoyant des constructions d'un à deux étages Figure-40. Se situant au sommet de pente il devient un élément visible dans le quartier. Il n'opère aussi aucun retrait et s'aligne sur une rue d'une largeur de 7 mètres. La cour représente 6 % de la surface d'emprise au sol. L'implantation ainsi faite et le non-respect des règles de prospect font que ce bâtiment ne prend pas en considération l'évolution potentielle des parcelles avoisinantes. Sachant que les constructions changent plus vite que le dessin du parcellaire (Carmona et al., 2003).

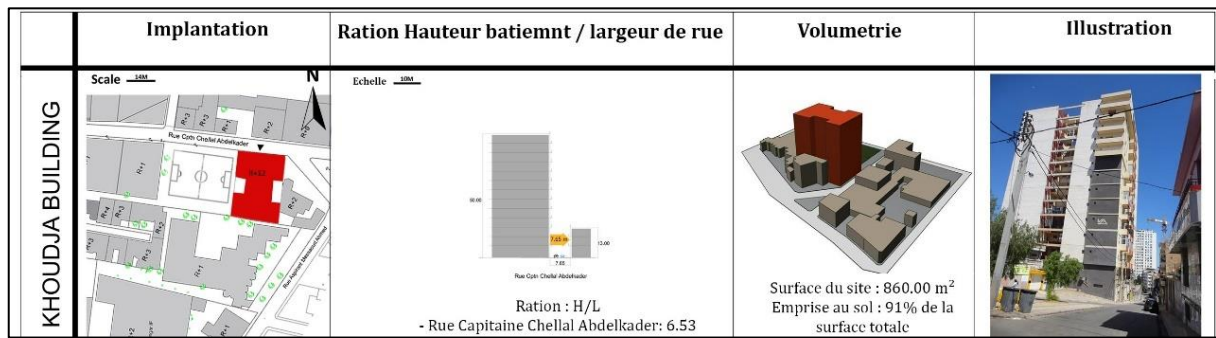


Figure-40. Immeuble résidentiel à Miramar (Source : Rezk-kallah et Kettaf, 2019)

Sur la rue Larbi Ben M'hidi au niveau du quartier de Miramar nous pouvons constater que les bâtiments hauts imposent un nouvel ordre. Les bâtiments s'insèrent dans des parcelles avec mitoyenneté dans un front bâti continu ou les bâtiments varient entre 3 et 4 étages formant un ensemble fermé. Cette composition fermée du paysage ne permet pas de percevoir la totalité du bâtiment. La différence d'échelle avec des bâtiment mitoyen est perçu au loin.



Figure-41 Hôtel double H, rue Larbi Ben M'hidi
Source : Asma Rezk-kallah (Gauche) 2019, (droite) 2022

Si le bâtiment R+11 indiqué par le numéro 3 sur la (Figure 42) respecte le rythme du parcellaire le second bâtiment un hôtel se situant sur la même rue présente un front sur rue plus important de 27 mètres tandis que les façades existantes sur la rue ont un linéaire variant de 15 à 20 mètres (Figure 41). Le bâtiment qui abrite un hôtel se distingue de son environnement par une hauteur et un linéaire de façade plus importante. Bien que la base soit marquée par rapport au reste du corps par un recul, le retrait opéré par le corps de l'immeuble reste faible ce qui le rend très visible depuis la rue comparée à l'immeuble Leclerc Figure 42. En effet, Le bâtiment Leclerc opère un retrait de 7 mètres par rapport à la rue de Larbi Ben M'hidi, c'est la base qui assure la continuité du front bâti (voir le chapitre

I). La Figure 42 montre que les tours construites lors de la première phase de verticalisation ne sont pas visibles en entiers en raison du retrait qu'ils opèrent depuis la rue Larbi Ben M'hidi contrairement à l'immeuble construit récemment.

Dans les cas étudiés à savoir des immeubles insérer dans une parcelle avec mitoyenneté le podium a un rôle important pour une insertion réussie. En effets la façade de la base doit respecter l'échelle, le rythme et les proportions des bâtiments avoisinants. La base permet aussi d'opérer un retrait avec le corps du bâtiment afin d'assurer la continuité des parois de la rue et minimiser les effets d'ombre sur la rue. Cela aide à maintenir la cohérence du paysage de la rue.



Figure 42 Carte parcellaire de la rue Larbi Ben M'hidi

Source : fond de carte : plan cadastrale

Mise en forme : Asma Rezk-kallah

Le linéaire de façade sur rue et sa hauteur peut influencer la réussite de leur insertion dans le paysage. En effet, une tour élancée, avec un fort sentiment de verticalité, qui "s'élève vers le ciel", est généralement considérée comme plus attrayante et élégante, tandis qu'un grand bâtiment volumineux peut être intrusif et hors d'échelle dans la ligne d'horizon. L'élancement d'une tour peut être exprimé par le rapport hauteur/largeur : plus ce rapport est élevé, plus le bâtiment est élancé (Bernard et al., 2009). La finesse d'un bâtiment n'est généralement appréciée que de loin, le long d'une perspective où à travers une place.

C'est pourquoi même si le ratio hauteur du bâtiment /largeur de la rue est faible sa forme et le rapport hauteur/largeur du bâti peut nuire à l'esthétique du paysage Figure-43. À l'exemple de la tour se situant sur la place fontanelle dans le quartier d'El Kettar (ex-Gambetta) l'espace dégagé permet d'apprécier l'élancement de la tour ($h/l=3.92$). De plus cette dernière profite de trois façades sur rue ce qui la détache en partie de son environnement. Ainsi la différence de hauteur est moins visible. Dans ce cas précis, la présence des arbres joue aussi un rôle dans la visibilité de la tour. En effet, à l'échelle du piéton, les arbres donnent une perception fragmentée quand on se rapproche du bâtiment. Tandis que les deux autres bâtiments de la (Figure-43) se situent sur des espaces dégagés mais leur volume reste imposant par apport à l'environnement existant.



$H/L= 1.64$



$H/L=3.92$



$H/L=2.10$

Figure-43. Comparaison des H/L de trois bâtiments se situant dans le quartier d'El Kettar (Source : Asma Rezk-kallah, 2019)

Un autre problème rencontré avec l'insertion de ces bâtiments hauts est le changement de hauteurs sans transition. Lorsqu'un nouveau bâtiment est conçu dans un environnement avec des hauteurs plus faibles, son développement devrait se faire progressivement afin de réduire les impacts immédiats et assurer la transition entre les zones de la plus faible hauteur et le nouveau bâtiment (Al-Kodmany, 2012). Cette transition des hauteurs est très rarement réalisée dans les cas étudiés.

Quand cette transition est opérée, elle reste insuffisante, car elle nécessite des reculs plus importants et donc des parcelles de grande surface. De plus, le changement brusque de hauteur fait apparaître des murs pignon aux ouvertures très réduite ou inexistante qui dévalorisent le paysage urbain du quartier. La tour de la (Figure-44) opère un retrait à partir du 5^{ème} niveau. La particularité de cette construction est son emplacement sur la façade du front de mer (boulevard du 19 mars) et la seconde façade sur une rue d'une largeur de 13

mètres de largeur. La transition de la hauteur est faite uniquement à l'échelle de la rue cependant à l'échelle du quartier on distingue clairement la rupture entre le paysage existant et le nouveau bâtiment ce qui donne à voir des murs aveugles.



Figure-44. Le Bâtiment dans le quartier d'El Kettar opérant un recul
(Source : Asma Rezk-kallah, 2022)

La hauteur graduelle permet aussi de réduire les effets de vent. Ainsi, diminuer la hauteur du bâtiment élevé, permet de diminuer le rapport entre la hauteur de ce bâtiment (H) et la hauteur moyenne du tissu urbain.

Dans le quartier de Tafna (ex- Bel Air) où le tissu urbain est serré et le rapport hauteur largeur de rue (h/L) est très élevé nous avons constaté des effets de vent désagréable (ces derniers ont été ressentis lors des parcours commentés qui seront développés dans les chapitres qui suivent). En effet, ces bâtisses se juxtaposent à des immeubles de petite hauteur et sont en alignement direct avec la rue et créent un effet de canyon.

Dans le cas de tour construite dans des parcelles se situant dans un espace dégagé la forte visibilité impose de prendre en considération la proportion (h/l) du bâtiment mais aussi la transition des hauteurs.

2.2.3. Immeuble barre

Dans la ville d'Oran, nous distinguons des immeubles de grande hauteur sous la forme de barre. Cette typologie pose de nombreux problèmes dans l'insertion de l'IGH. La forme continue de la façade urbaine agit comme un écran et participe à fermer le paysage.

La résidence Mirabel à Oran se situant sur le boulevard des lions dispose d'une façade d'une longueur 200 mètres (Figure-45). La façade est continue et il n'y a pas de différence de hauteur. Cette résidence est composée d'une base de deux étages abritant des locaux commerciaux. Encore une fois le retrait du corps par apport à la base reste relativement

faible. Ce qui donne une vision monolithe du bâtiment. A partir de cette base émerge un corps de 12 étages à la façade continue et répétitive.



Figure-45. Immeuble barre (Source : Asma Rezk-kallah,2022)

2.2.4. Immeuble avec socle

L'Immeuble socle se présente souvent sous la forme d'un groupe de tours. Sur le boulevard millenium (Figure-46), la résidence se compose de deux tours de 20 étages sur un boulevard de 20 mètres. Ces tours prennent appui sur une base qui est en alignement avec le boulevard. Cependant, le problème posé par ces tours est le changement brusque des hauteurs. Ces tours sont dans la continuité d'un lotissement résidentiel dont les logements ne dépassent pas les deux niveaux. Ainsi de la même manière que dans les quartiers centraux, nous constatons cette rupture d'échelles dans les nouveaux quartiers.



Figure-46. Boulevard Millenium Oran (Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Dans un autre exemple, le podium de la résidence Lalla Fatma sur le boulevard des lions (Figure-47) vient renforcer les parois du boulevard des lions. La largeur du boulevard et l'implantation en alignement permettent de donner une cohérence au boulevard. Le changement de hauteur n'est pas aussi brusque, car le boulevard est composé d'immeubles collectifs créant une paroi continue.

Toutes ces typologies ont en commun une forte emprise au sol et une absence d'espace vert. Dans les cas où les tours se substituent à des maisons, les jardins sont supprimés et aucune végétation n'est mise en place. De plus, quand l'espace commun existe, il se présente sous forme d'espace minéral.



Figure-47. Boulevard des lions (Source : Asma Rezk-kallah, 2022)

2.3. Façade et vie urbaine : offrir une échelle humaine au niveau de la rue

La base des tours est la partie la plus critique de leur conception, mais aussi la plus importante, car elle permet d'apporter une échelle humaine à ces constructions et participe à l'animation de la rue. La base doit pouvoir créer une relation avec l'environnement immédiat de la tour (Al-Kodmany, 2012). En effet, le piéton dans la rue n'a rarement l'occasion de découvrir la façade totale des tours seul le premier niveau influence sont appréciation sur l'espace public dans le quels il se trouve comme le soulignent Gehl et al. : "While it is true that buildings and urban units have become increasingly larger, people continue to be small, slow, and on the lookout for good sensory experiences"(Gehl et al., 2006, p. 36).

Le rez-de-chaussée de la tour ne doit pas créer de rupture au risque d'affaiblir la cohérence du tissu urbain et créer des espaces non attractifs pour le piéton. De plus cette partie du bâtiment doit permettre une transition des hauteurs dans le paysage. Il est généralement recommandé que la hauteur de la base soit égale à celle de la voirie afin de créer ou de maintenir le sentiment d'enclos. Le soubassement a aussi un effet sur le micro climat. Créer un socle permet d'interrompre le mouvement descendant des vents avant leur arrivée dans la rue ce qui donne un confort supplémentaire au piéton.

Dans les cas observés dans la ville d'Oran le soubassement des bâtiments n'est pas toujours conçu pour favoriser une expérience agréable pour le piéton. Ce sont des soubassements inactifs à savoir des façades uniformes dépourvues de détails. Ainsi le centre commercial décrit plus haut crée des ruptures avec l'espace public, car le rez-de-chaussée est surélevé par des marches et les piétons longent des murs aveugles Figure-48. Le rez-de-chaussée est pensé en premiers lieux comme une aubaine financière où se juxtaposent des locaux commerciaux.



Figure-48. Rez-de-chaussée du centre commercial de la place Karguentah
(Source : Asma Rezk-kallah,2018)

Un autre moyen d'améliorer le confort des piétons est la plantation des arbres choisis, au pied des tours, cela permet d'atténuer l'incidence des courants d'air inconfortable générés par la hauteur du bâtiment. Cependant dans la plupart des cas observés rares sont les promoteurs qui plantent les arbres ce qui donne au quartier un aspect très minéral.

À l'échelle du piéton, les vues lointaines fournissent des liens visuels et psychologiques avec le reste de la ville. C'est pourquoi l'agencement spatial des tours dans le tissu urbain doit éviter un effet d'écran et la sensation de fermeture obstruant des vues vers la mer ou vers des constructions importantes pour la ville (Vannoorbee et al., 2012).

A Oran, en raison de leur disposition aléatoire les tours créent des barrières et contribuent à rompre avec les vues lointaines ce qui donne dans la plupart des cas le sentiment d'un paysage fermé. Les tours marquent l'aboutissement de perspectives sans que cela ne soit fait de manière réfléchi ou dans le but de construire des repères-(Figure-49).

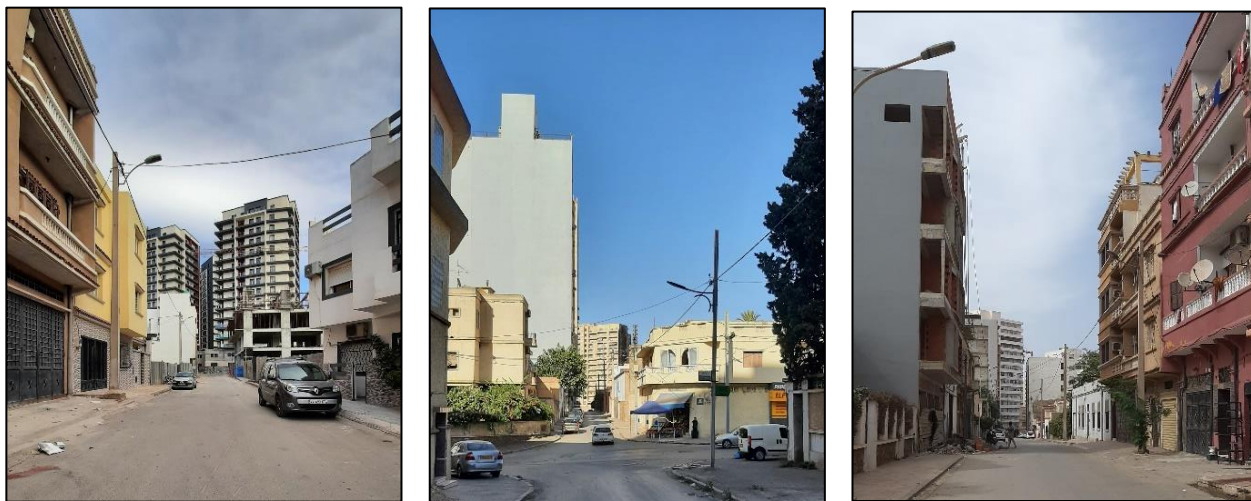


Figure-49. Paysage des rues aboutissant sur une perspective fermée par des tours
(Source : Asma Rezk-kallah,2022)

3. Les mobilisations citoyennes pour le paysage à Oran, entre revendication et résignation

Face à ce qu'ils considèrent comme des dysfonctionnements de l'urbanisme local, certains résidents tentent de se mobiliser. Ils organisent des pétitions, contactent la presse locale pour produire des matériaux journalistiques ou rédigent des courriers aux différentes structures chargées de l'urbanisme ou aux présidents des communes et wali⁸ pour demander le respect de la loi.

À partir d'une recension de la presse locale, de différents témoignages des habitants, des annonces des sites Internet des promoteurs immobiliers et de la littérature scientifique (Mouaziz-Bouchentouf, 2008, 2017), nous identifions deux types de discours en tension. Les résidents dénoncent la dégradation de leur vécu quotidien, évoquant le manque d'intimité dû au fort vis-à-vis et le manque d'ensoleillement suscité par les tours, alors même si les promoteurs mettent en avant l'effet de modernité, le standing de leurs résidences ainsi que

⁸ Le wali est le représentant de l'État et gouverne les différentes communes de la ville. Il est l'acteur essentiel dans la prise de décision et le bailleur de fonds principal (Kadri et Kettaf, 2018).

la qualité de leurs services (parking sous vidéo surveillance, qualité des matériaux et surface des logements).

Les vues panoramiques (mer, montagne) et l'aspect résidentiel du quartier sont aussi utilisés comme arguments pour vendre leurs logements. *A contrario* les résidents déclarent qu'en absence de toute concertation avec les habitants, ces aspects sont en voie de dégradation, ce qui induit des tensions et conflits entre les acteurs en présence. Najet Mouaziz-Bouchentouf (2008) souligne que la participation du citoyen en matière d'aménagement urbain est très réduite en Algérie. Bien que les textes réglementaires sur la démocratie participative existent, leur application est difficile à mettre en place ; la participation des habitants reste ainsi souvent une simple formalité (Kadri et Kettaf, 2018 ; Mouaziz-Bouchentouf, 2008).

Certains facteurs constituent un frein à la participation citoyenne tels que le manque d'habitudes participatives chez les résidents, l'incompréhension des projets présentés (*ibid.*) ou les difficultés à régler des problèmes plus vitaux pour les populations. En effet, les résidents se mobilisent plus volontiers pour les problèmes d'assainissement, d'entretien des espaces publics ou encore ceux qui sont liés au relogement des plus défavorisés. La mobilisation liée à l'aménagement urbain et plus particulièrement au paysage ne constitue généralement pas une priorité pour les personnes qui ne subissent pas directement les désagréments liés aux tours.

Toutefois, quand le paysage est revendiqué au nom du commun et de l'intérêt général, il peut jouer le rôle de « mobilisateur » (Sgard *et al.*, 2018) et cimenter une adhésion plus large de la population. À Oran, la mobilisation citoyenne se manifeste surtout quand le terrain acquis par le promoteur menace soit l'usage récréatif de cet espace soit le patrimoine de la ville.

En 2018 un collectif formé d'associations, d'experts et de citoyens s'est mobilisé contre un projet de tours situé dans le périmètre du secteur sauvegardé de Sidi El Houari à Oran. Cette mobilisation a eu pour effet de réduire le nombre d'étages de la tour.

Des mobilisations contre la construction de tours ont ainsi été observées dans le quartier de Tafna par exemple lorsqu'un promoteur s'est accaparé deux terrains : un ancien cinéma de quartier Le Regina et un jardin utilisé par les habitants. Ce qui a suscité de vives réactions des citoyens. La mobilisation des résidents a conduit le wali à ordonner l'arrêt immédiat des travaux, la transformation du terrain du cinéma démoli en un centre culturel et la récupération de l'espace vert.

Conclusion

Le retour des tours se fait suivant des stratégies opportunistes ne respectant pas la morphologie des quartiers dans lesquels elles s'insèrent. On se soucie très peu de la fabrication du paysage urbain.

Aujourd'hui l'insertion des tours s'est répercutée sur tout le territoire de la ville. La géographie de leur localisation nous a montré qu'il existe une relation étroite entre leur situation géographique et les opportunités foncières offertes. Ainsi dans les quartiers centraux nous allons retrouver en grande majorité des tours isolées inscrites dans des parcelles avec mitoyenneté, tandis que dans les quartiers Est de la ville c'est le groupement de tours sur une même parcelle et les barres qui sont les plus répandus. La distribution spatiale de ces IGH semble être guidée essentiellement par les opportunités foncières, puis par des aspects liés à l'attractivité du territoire (localisation près du centre, présence de plusieurs offres de service, facilité de déplacement) et rarement des considérations morphologiques liées à la fabrication des paysages.

En effet, cette insertion se fait au coup par coup occultant toute vision globale pour l'aménagement urbain de la ville et la fabrication de son paysage. Le manque d'une vision globale a pour résultat des insertions posant de nombreux problèmes à l'échelle de la skyline de la ville, mais aussi à celle du paysage du piéton.

Ces constructions qu'elles soient introduites dans les tissus anciens où les nouvelles extensions rencontrent pour la plupart les mêmes dysfonctionnements. Elles ne valorisent pas la morphologie urbaine existante et ignorent toute règle de composition urbaine. Si dans certains cas des efforts sont fournis pour une meilleure insertion ils demeurent insuffisants et continuent de poser de nombreux problèmes de prospect, d'ensevelissement ou encore de transition des hauteurs ce qui a pour résultat d'affaiblir la cohérence du paysage urbain et de provoquer la colère des citoyens.

D'autre part, il est évident que la composition du skyline n'est pas prise en compte. En effet dans un contexte où la construction d'un paysage cohérent est ignorée, le grand paysage reste absent des réflexions urbaines. Ce dernier, est construit par l'accumulation d'éléments verticaux. Cette incohérence urbaine est due au manque de prescription précise dans les documents urbains plus précisément le POS qui est suffisamment vague, pour ne pas assurer au mieux que des densités moyennes (Deluz, 2006).

D'un point de vue morphologique et spatial, nous avons pu voir les problèmes que pose l'insertion des bâtiments hauts. Dès lors le paysage produit peut-être l'objet d'exclusion de privation ou au contraire source de fierté et d'appréciation pour les résidents. C'est pourquoi dans les chapitres suivant nous interrogerons l'impact de ces tours sur le vécu et les représentations des habitants de la ville.

Chapitre III

Démarche méthodologique **Enquêtes sur les perceptions paysagères**

Selon Luginbühl (2001) les représentations du paysage

« se structurent autour de modèles et s'organisent à différentes échelles : globale, locale, individuelle. L'échelle globale est celle de la société L'échelle locale est celle d'un lieu qui prend sens pour la société qui y vit et le transforme par ses pratiques quotidiennes..... L'échelle individuelle est bien évidemment celle de l'individu qui investit les paysages connus de significations relatives à sa propre trajectoire, aux événements qu'il a vécus et par rapport à l'ensemble des paysages qu'il connaît ou qu'il a vus ou vécus » (p.2).

Les représentations sociales des paysages doivent se lire à plusieurs échelles, individuelle et collective. Cela est d'autant plus vrai quand il s'agit de l'étude de tours qui ont des incidences aussi bien sur le paysage local que le paysage global. C'est pourquoi l'étude des représentations paysagères menée dans ce travail de recherche articule deux échelles (skyline et le quartier).

Ce chapitre présente les principes méthodologiques essentiellement centrés sur la mise en œuvre d'une démarche d'enquête auprès des habitants. Le protocole de chaque enquête de terrain est détaillé. D'abord les entretiens et parcours commentés avec les habitants de la ville pour l'étude de la perception du paysage à l'échelle du quartier. Ensuite des photo-questionnaires pour l'étude du grand paysage. Nous démontrons à travers la littérature scientifique l'importance d'explorer les perceptions paysagères à l'échelle du paysage ordinaire et extraordinaire. Par la suite, les objectifs et les hypothèses de chaque étude seront précisés ainsi que le choix des terrains et la population cible. Nous démontrerons aussi en quoi ces deux méthodes sont complémentaires pour répondre à la problématique développée dans cette thèse.

1. L'intérêt d'explorer les perceptions paysagères

L'environnement est considéré comme une construction mentale, chaque lieu produit une image, une identité particulière construite, créée et valorisée différemment par chaque individu. Cette image perçue de l'environnement est susceptible de conférer du plaisir et participe au bien-être des habitants (Carmona et al., 2003; Le Lay & Cottet, 2016). Les individus développent une connaissance propre de l'environnement qui constitue leur cadre de vie. De ce fait, ces derniers ne sont pas indifférents aux transformations et évolutions de leur lieu de vie. Toute action modifiant le paysage est reconnue et évaluée par ces habitants (Sgard, 2011). C'est pourquoi la prise en compte de la perception environnementale, et en particulier l'expérience du lieu, est une dimension essentielle de la conception urbaine (Chon, shafer, 2009).

Les représentations sont un ensemble d'instruments de portée cognitive qui nous aident à interpréter l'environnement matériel et d'agir sur lui. Elle est dite immatérielle lorsqu'elle correspond à une image mentale par exemple ou matérielle lorsqu'elle désigne un artefact symbolisant un objet une photographie ou une peinture. La perception est un acte instantané par lequel l'esprit se représente des objets en leur présence. Elle fait d'avantage appel aux mécanismes sensoriels. Tandis que la représentation permet d'évoquer des objets dans un temps différé (mémoire, histoire, mythe). La perception apparait aussi comme une composante de la représentation. Ces deux notions sont donc liées et paraissent nécessaire dans l'aménagement des territoires.

La perception du paysage est faite selon des grilles de valeurs propres à chaque individu. Ces valeurs portées par ces paysages sont d'une part individuelles en rapport avec leur histoire, leur origine leur l'appartenance socioculturelle, leur position sociale, la fréquentation du paysage (habitants ou des visiteurs) (Sgard, 2011). D'autre part, le paysage contribue à créer une véritable identité territoriale en proposant des référents paysagers communs à l'ensemble des habitants. Ces représentations communes naissent d'expériences collectives, de normes socioculturelle, d'identités et de mémoire (Ibid.). « Le paysage est donc indissolublement individuel et collectif ; chaque groupe sélectionne des portions de son cadre de vie pour les valoriser, les nommer, les décrire, les représenter en tant que paysages ; il conçoit une grille de lecture collectivement partagée, que chaque individu s'approprie et ajuste. » (Sgard, 2011, p.57).

La question paysagère permet d'orienter le débat non pas selon le prisme d'une appropriation matérielle individuelle, mais dans une perspective d'accès collectif (Donadieu, 2014; Sgard, 2011). En effet, chacun vit, perçoit et s'approprie le paysage qui l'entoure, lequel est aussi celui des autres (Donadieu, 2014). C'est pourquoi le prisme du paysage tend à ignorer la seule appropriation foncière, le regard porté sur le paysage ignore les découpages fonciers. De par la contemplation, les regards embrassent des biens de statuts divers et transforment l'espace contemplé (paysage) en espace public, même si les formes de privatisation ou les tentatives d'exclusion sont présentes (Sgard et al., 2018). Par appropriation du paysage, on entend un ensemble de pratiques mettant en lien un individu et un lieu. Autrement dit, ce sont les mécanismes par lesquels les habitants apprennent à s'y repérer et à s'y sentir à l'aise (Simard et al., 2009). Il ne s'agit pas d'une appropriation au sens d'une prise de possession physique, mais d'une propriété qui peut être de l'ordre du moral de l'affectif voire du juridique (Serfaty-Garzo, 2003). Il est question de l'intervention de l'utilisateur sur l'objet (dans notre cas le paysage) en l'adaptant et le transformant en un support de l'expression de soi (ibid.).

De ce fait, l'accessibilité est une dimension importante du paysage (Sgard et al., 2018). Discuter de l'accessibilité d'un paysage permet de mettre en évidence les différents conflits, le plus souvent le résultat de la coexistence d'intérêts divergents. Cela permet aussi d'identifier les conflits relatifs aux différentes formes d'appropriation. À savoir l'appropriation matérielle au sens propriété physique qui se réfère principalement à un espace vécu à travers les usages, les habitudes de fréquentation et l'accessibilité des lieux. L'appropriation culturelle et symbolique renvoie à l'appréciation esthétique par le biais de l'expérience sensorielle, le rapport au lieu et aux significations qui en découlent (Sgard et al., 2010, 2018; Simard et al., 2009). Outre les conflits potentiels, le paysage peut être le support de revendications et de négociations (Sgard, 2011).

Dès lors, regarder un territoire par le prisme du paysage c'est le considérer sous le signe de son accessibilité et de son partage avec comme finalité, l'intérêt général et le vivre ensemble (Donadieu, 2014; Sgard, 2011).

En vertu de ce constat, les décideurs, les gestionnaires et les chercheurs s'intéressent à l'attitude des habitants à l'égard des projets d'aménagement et de gestion des paysages. Étudier les perceptions paysagères permet d'appréhender les attentes sociales du public envers ces projets, car les objectifs définis par les experts pourraient ne pas satisfaire les attentes sociales (Cottet, 2011).

Cependant, les représentations des publics restent faiblement prises en compte dans l'évaluation de l'impact paysager des projets de territoire, et sont fortement médiées par le savoir et les techniques des experts (Appert, 2016). La prise en compte des expériences paysagères habitantes permet de créer des conditions favorables à un dialogue entre les acteurs et d'éclairer les processus d'une gestion commune du paysage, associant différents enjeux économique, politique, social et environnemental (Bailly et al., 2014; Sgard et al., 2018). Ce faisant, le paysage apparaît comme un objet de médiation entre les différents acteurs de l'urbain (Davodeau & Toublanc, 2010). Il est à la fois le produit final du projet, mais aussi l'outil qui peut concilier la conception des projets avec les usages et les intérêts parfois contradictoires des acteurs (Ibid.).

Si les discours évoluent tant du point de vue pratique que théorique, la considération dans les projets urbains pour l'expérience du lieu, l'attachement, les représentations, et les associés aux aménagements proposés ne reste pas ou du moins trop peu considérer (Manola, 2012). Il faut dire que les perceptions paysagères restent difficiles à cerner (Ibid). Pour ce faire plusieurs méthodes ont été développées pour étudier les perceptions environnementales telles que : Carte mentale chez Kevin Lynch (1960), description et évaluations de photographies (Appert, 2016; Cottet, 2011; Nasar & Terzano, 2010), enquêtes directes et indirectes, observation, parcours commentés (Thibaud, 2001), ou encore la *photo elicitation interview* (Bigando, 2006).

Pour notre travail de recherche avons combiné des analyses qualitatives et quantitatives, qui permettent d'articuler l'étude de deux échelles du paysage. L'objectif est de questionner les incidences de la verticalisation du paysage sur les dimension sensible et cognitifs du grand et du petit paysage à travers les perception et représentation des habitants de la ville. En effet l'étude de la perception des tours implique d'articuler l'échelle du petit et du grand territoire, car de par leur forme et leur taille les tours s'inscrivent dans le paysage matériel à toutes les échelles (Appert, 2016).

L'étude du paysage quotidien (petit territoire) est explorée à travers des entretiens avec les habitants et des parcours commentés (Manola, 2012; Thibaud, 2001). L'échelle du grand territoire est abordée à travers l'enquête par photo-questionnaires (Appert, 2016; Cottet, 2011).

2. La perception du paysage ordinaire

Par opposition au paysage remarquable ou dit « exceptionnel » tel consacré par l'art et recherché par les touristes en quête d'une expérience paysagère exceptionnelle et assimilé à un paysage décor, comme témoin de l'histoire que l'on souhaite protéger en l'état. Le « paysage ordinaire » ou appelé aussi « quotidien » correspond au paysage familier et au cadre de vie ordinaire dans lequel se déroule la vie quotidienne (Bigando, 2006; Lelli & Paradis-Maindive, 2000). Il est un paysage caractérisé par une évolution constante, dont les changements sont difficiles à évaluer ou à mesurer, car il serait le paysage du « laisser-aller » ou les transformations ponctuelle ou diffuse se superposent dans l'espace et le temps d'une manière pas toujours réfléchis. (Lelli & Paradis-Maindive, 2000). C'est aussi un paysage sur lequel un grand nombre d'acteurs interviennent selon des intérêts et des besoins locaux et expriment l'hétérogénéité de la société à travers le temps (Ibid.). Il se caractérise par une beauté spécifique, parfois différente des valeurs codées ou des modèles esthétiques régis par les règles de l'art et de l'embellissement. Ces valeurs reposent sur des facteurs autres que des paramètres uniquement visuels. Leurs valeurs esthétiques sont plus liées aux émotions, au vécu et aux ambiances urbaines qui les caractérisent (Bigando, 2006; Manola, 2012).

Ces paysages, dits ordinaires, jouent un rôle essentiel dans les manières d'habiter. En effet les expériences paysagères ordinaires sont au centre de la relation de l'individu et de son lieu (Bigando, 2006). L'habiter renvoie aux pratiques sensibles, cognitives et s'inscrit dans une diversité d'échelles spatiales et temporelles (Sgard, 2011). Habiter un lieu c'est se l'approprier à travers sa familiarisation, l'identification et l'assimilation collectives et/ ou individuelles d'éléments paysagers. Ce processus de familiarisations du lieu passe par l'assimilation et l'identification d'éléments matériels du paysage (Bigando, 2006). C'est pourquoi la modification plus ou moins brutale, non désirée qui intervient sans que la population soit consultée ou préparée pourrait conduire à modifier des référents matériels sur lesquels reposait l'expérience paysagère (Ibid.). La disparition ou l'altération de ces référents impactent le ressenti envers le lieu et peut créer un sentiment de mal être habitant (Ibid.). C'est pourquoi de nombreuses études sur le paysage revendiquent le fait de questionner le paysage ordinaire et invitent à considérer les dimensions immatérielles de la ville en mettant la perception de l'habitant au centre des préoccupations paysagères (Manola, 2012).

Cette approche du paysage ordinaire implique de considérer le senti et le ressenti de l'habitant et fait appel à l'immersion du sujet dans le paysage. Ce n'est plus la vue distancée

nécessaire à la perception globale caractérisée par l'inertie propre à la contemplation, mais le sujet est réinséré dans son paysage quotidien, il est immergé dans son environnement dans une dimension dynamique qui fait appel à tous les sens (Manola,2012). Comme le souligne Thibaud (2011) « il semble désormais illusoire de vouloir dissocier le lieu et le mouvement ». La perception du paysage est indissociable de la notion du mouvement, la marche permet d'éveiller tous les sens, elle mobilise les qualités sensibles en même temps qu'elle les révèle (ibid.). De ce point de vue le mouvement permet l'investissement de l'utilisateur dans le monde qui l'entoure, c'est la réinsertion du sujet dans le paysage (ibid.). Malgré le caractère dominant de la vue dans la perception du paysage, les autres sens du corps en mouvement jouent donc un rôle fondamental dans l'expérience paysagère (Manola,2012). Ils permettent à l'individu de s'imprégner de l'ambiance qui se dégage du lieu. Ces différentes ambiances qui caractérisent le lieu jouent un rôle fondamental dans le sentiment de bien-être et de plaisir (Bigando,2006). Comme en témoignent les termes souvent utilisés pour justifier l'engouement pour un paysage ou un lieu (le calme, la tranquillité, ensoleillé, odeur...). Pour décrire un lieu, les personnes utilisent des termes qui renvoient tout autant à l'ambiance qu'au cadre visible (Faburel et al., 2011; Sgard, 2011). De ce fait l'ambiance est une dimension essentielle du paysage vécu (Faburel et al., 2011). L'ambiance a un aspect immersif et dynamique. Elle est perçue par tous les sens en même temps et prend en compte la totalité des composantes perceptibles telles que la lumière, les sons, la matière, l'air et les odeurs (Manola,2012).

Aborder la dimension sensible du paysage c'est réorienter le débat non plus seulement selon les propos des experts, mais des habitants. Leur considération permet de rendre compte des transformations que rencontre leur territoire et qui sont les premiers à en subir les conséquences (Faburel et al., 2011, Manola,2012). Ainsi les représentations à l'échelle locale paysagère qui se révèlent souvent être celles du quartier sont les plus valorisées, car correspondent à la pratique qui est faite d'un lieu dans l'exercice de la vie quotidienne (Bigando, 2006).

Dans ce sens la méthodologie choisie a pour but de construire une connaissance sur l'impact des immeubles de grandes hauteurs sur l'expérience du paysage à l'échelle du quartier. Pour cela la méthodologie des parcours commentés a été choisie. En effet cette méthodologie nous permet de saisir sur le vif de l'action les perceptions des habitants.

2.1. Objectifs

- Évaluer l'impact des immeubles de grandes hauteurs sur l'expérience paysagère à travers la parole des habitants.
- Identifier les référents paysagers communs de la perception de paysages urbains en cours de verticalisation.





2.2. Hypothèses

- L'insertion de nouveaux immeubles de grande hauteur affecte la lisibilité du paysage urbain et contribue à façonner de nouvelle ambiance urbaine dans les quartiers changeant le rapport sensible au lieu .
- Ces changements du senti et le ressenti des lieux sont perçus différemment selon le degré d'appropriations et la familiarité qu'entretiennent les individus avec le paysage.
- L'insertion des bâtiments et leur rapport à la morphologie du quartier (gabarit alignement....) mais aussi leur forme et leur architecture impactent sur leur appréciation.
- Les insertions des immeubles de grandes hauteurs dans les quartiers étudiés participent à différentes formes de privatisation du paysage de la ville.

2.3. Entretien avec les habitants

Des entretiens spontanés ont été effectués avec des résidents dont les maisons sont mitoyennes avec des tours Tableau 2. Ces entretiens avaient pour objectifs de recueillir l'impact des tours sur la sphère privée des habitants. Au total cinq entretiens ont eu lieu d'une durée de 30 minutes à 1heure. Elles ont eu lieu entre juillet et septembre 2019. Les entretiens ont abordé l'impact des tours dans leur différente phase de construction c'est-à-dire : avant, pendant et après le chantier.

Tableau 2. Caractéristiques des maisons visitées pour les entretiens

Localisation	Type du bien	Espace extérieur	Durée de résidence de l'enquêté	
<i>El Kettar (ex-Gambetta)</i>	Appartement	Grande terrasse	Plus de 20 ans	
<i>El Kettar (ex-Gambetta)</i>	Maison individuelle	Jardin avec piscine	Plus de 20 ans	
<i>El Kettar (ex-Gambetta)</i>	Maison individuelle	Cours végétalisé	Plus de 20 ans	
<i>Tafna (ex-Bel Air)</i>	Maison individuelle	Jardin	2 ans	
<i>El Moudjahidine (ex- Miramar, au centre-ville)</i>	Appartement	Grande terrasse	5 ans	

Source : Asma Rezk-kallah, 2021

2.4. Les parcours commentés : Protocole d'enquête

2.4.1. Principe de l'enquête

Contrairement aux entretiens avec les résidents de maisons à proximité de tours qui permettraient de saisir l'impact des tours sur leur vécu quotidien à l'échelle domestique. Ce deuxième protocole consiste à recueillir les commentaires d'individus se déplaçant librement dans le territoire étudié. Ces parcours se font généralement à l'échelle d'un quartier. Il s'agit pour l'enquêteur de présenter et d'explicitier la manière dont il pratique, perçoit, vit son espace.

Jean-Paul Thibaud (2011) précise que le parcours permet « d'obtenir des comptes rendus de perception en mouvement, trois activités sont donc sollicitées : marcher, percevoir, décrire ». Cette approche permet de questionner les composantes physiques, sociales et sensibles du paysage (Thibaud, 2001 ; Manola, 2012).

Les parcours commentés ont pour objectif d'identifier les qualités sensorielles des espaces publics à travers l'expérience sensible des habitants. Cette méthode permet de recueillir des propos pris sur le vif de l'action tout en faisant, dans une moindre mesure, appel à la mémoire.

La méthodologie développée par Thibault (2011) repose trois conditions de l'expérience :

- Description du parcours : L'enquêteur doit décrire aussi précisément que possible, l'ambiance du lieu, telle qu'elle est perçue et ressentie durant le parcours. Toutes les modalités sensorielles peuvent être mobilisées : visuelle, sonore, tactile, thermique, olfactive, kinesthésique.
- Le cheminement : le terrain d'enquête est fixé à l'avance, cependant le parcours peut être laissé dans une certaine mesure au choix de l'enquêteur. Il est recommandé d'avoir environ 20 parcours par quartier.
- Conditions de l'expérience : compte tenu de l'effort d'attention que demande une telle expérience, le parcours dure une vingtaine de minutes, mais peut se prolonger si la personne le souhaite. L'enquêteur intervient le moins possible, il se limite à un rôle d'auditeur bienveillant et relance éventuellement la parole dans le cas d'une difficulté manifeste du marcheur-observateur.

2.4.2. Choix du terrain d'études

L'enquête a porté sur trois quartiers de la ville d'Oran : le quartier d'El Kettar (ex- Gambetta), le quartier de Tafna (ex- Bel Air) et le quartier d'El Moudjahidine (ex- Miramar, au centre-ville) (Figure-50). Les quartiers choisis sont en mutation – morphologique et sociale – rapide

notamment par la concentration de nouvelles tours résidentielles (Figure-50). Ils présentent des morphologies et des enjeux différents.

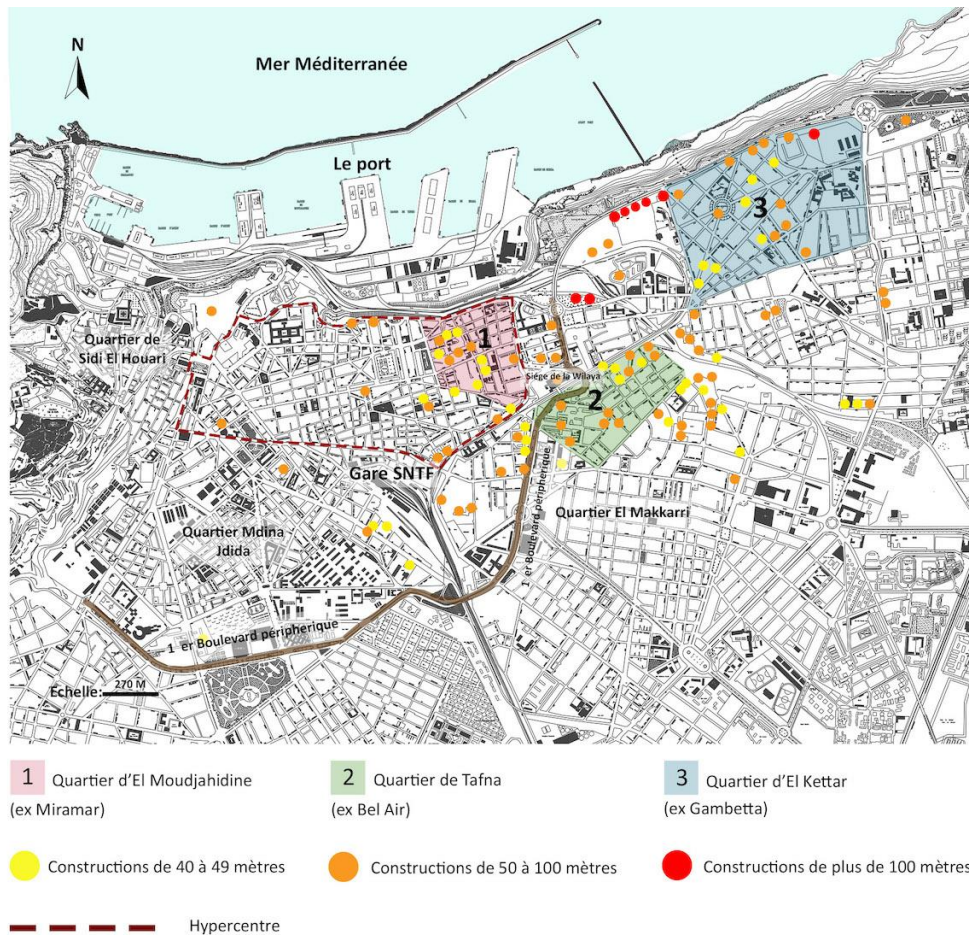


Figure-50. Situation géographique des terrains d'étude
(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

➤ Les quartiers d'El Kettar et Tafna

Les deux quartiers d'El Kettar et Tafna sont des quartiers résidentiels construits suivant une logique de lotissement (Figure 51 et 52). Anciens faubourgs de la ville, ils se caractérisent par un tissu urbain hétérogène. On y trouve un caractère populaire avec quelques habitations traditionnelles (de type Haouch⁹) dans un état vétuste, habitat collectif et individuel plus modeste, de l'autre belle demeure des résidences de standing occupées par une population plus aisée.

Le cadre bâti est marqué par la forte présence de maisons individuelles à l'architecture très diverse et de faible hauteur avec pour certaines des jardins au-devant de la maison donnant au quartier un aspect aéré et peu dense. Les constructions les plus hautes correspondant à la première phase de verticalisation de la ville sont situées à la périphérie du quartier. Ces

⁹ Haouch désigne une maison à cours pouvant loger une ou plusieurs familles au revenu modeste.

bâtiments prennent la forme de grands ensembles et occupent de grandes emprises foncières composées de tours et de barres. Les constructions de tours correspondant à la deuxième phase de verticalisation de la ville (à partir des années 2000) se trouvent aussi bien à l'intérieur du quartier qu'à sa périphérie. Ces derniers construits par des promoteurs privés se caractérisent par une forte occupation de la parcelle et des hauteurs variant de 10 à 16 étages contrastant avec l'horizontalité de l'environnement urbain du quartier.



Figure-51. Parcours commentés du quartier d'El Kettar
(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

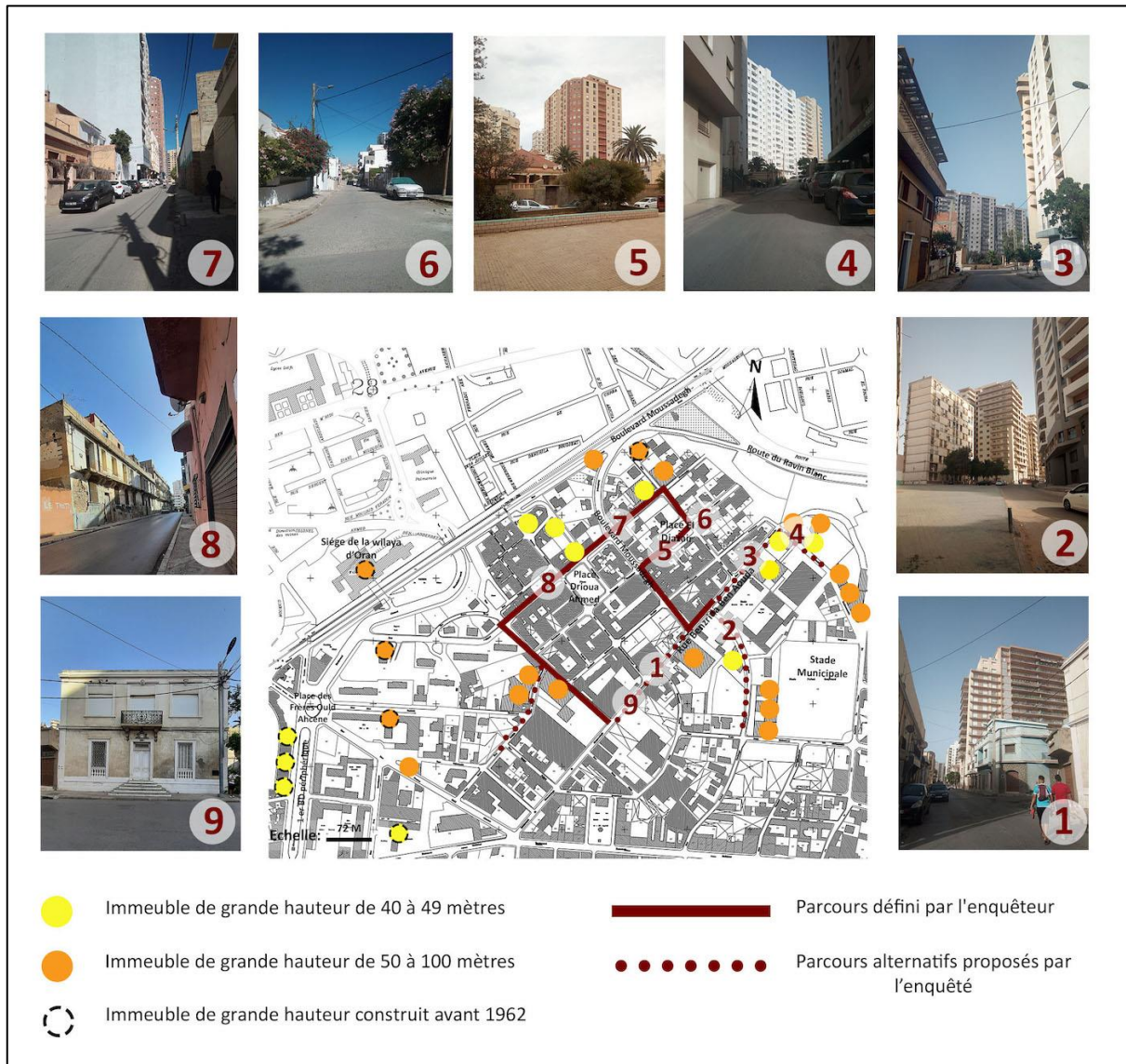


Figure-52. Parcours commentés du quartier de Tafna
(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

➤ *Le quartier d'El Moudjahidine*

La sédimentation de différentes formes urbaines et architecturales marque fortement le paysage urbain de ce quartier. Il offre un patrimoine bâti et non bâti riche caractérisé par diverse forme architecturale (principalement de style Art déco et moderniste) et des espaces publics au fort potentiel esthétique et d'usage (Kettaf, 2013). Cependant malgré le caractère patrimonial que revêt le centre-ville, ces quartiers sont dans un état de délabrement avéré. Des opérations de réhabilitation des façades et des parties communes ont été menées dans l'hyper centre de la ville d'Oran. Cependant, ces opérations ne concernent que quelques constructions longeant les axes principaux du centre.

D'un point de vue morphologique, les édifices qui bordent l'espace public sont composés d'immeubles de rapport qui varient de 3 à 5 étages donnant une silhouette homogène au

volume urbain ; exception faite de quelques constructions de grande hauteur datant des années 1940-1960 ou érigées à partir des années 2000. L'espace de l'hyper centre est caractérisé par un tissu urbain structuré par un réseau hiérarchisé de rues et de places ; ces dernières constituent des repères majeurs dans la structure urbaine. Le quartier de El Moudjahidine profite d'une densité commerciale et de services plus élevés que dans le reste de la ville. Dans les axes importants tels que Larbi Ben M'hidi ou la rue Med Khemisti profitent d'une grande fréquentation automobile et piétonne. Ces espaces endurent des problèmes importants de congestion et de pollution (Kettaf, 2013).



Figure-53. Parcours commentés du quartier d'El Moudjahidine (Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

2.4.3. Population cible

L'échantillonnage ne vise pas une représentativité d'ordre statistique, mais plutôt une diversité des vécus et des expériences sensibles en fonction des critères précités.

La population enquête est composée de personnes qui habitent dans le quartier, les résidents, et d'autres qui le fréquentent de manière moins régulière pour des raisons professionnelles, familiales ou récréatives. Nous avons dénommé cette population « les visiteurs » qui, dans notre étude, réside ailleurs dans Oran. Le terme « habitant » désigne les personnes qui habitent ces territoires de manière permanente ou non : « Nous sommes habitants... dans nos façons différentes d'être présents à l'espace » (Besse, 2013, p.10). Dans ce texte l'appellation « habitant » qualifie les enquêtés visiteurs et résidents. Aucun habitant de notre échantillon ne réside dans les tours des quartiers enquêtés.

La perception des tours peut être influencée par différentes variables. Afin d'obtenir une variété de points de vue, les personnes interrogées répondent à des critères variés outre les variables de l'âge et du sexe, d'autres paramètres entrent en jeu dans la sélection telle que : la catégorie socioprofessionnelle et le degré de connaissance du site (passant ordinaire, touriste, commerçant du quartier, etc.) (Thibaud, 2001). Les différenciations mises en évidence dans cette analyse sont des paramètres d'âge, de sexe, et de durée de résidence et d'ancrage au quartier (résidents ou non).

Deux manières d'approcher les enquêtés ont été mises en place, d'abord par l'intermédiaire d'un réseau de connaissances dans les trois quartiers. Ceci nous a permis d'organiser des rendez-vous avec les enquêtés de nous assurer de leur disponibilité et ainsi la possibilité de faire la totalité du parcours. De plus, le fait de passer par des connaissances a eu l'avantage d'instaurer un climat de confiance qui a amené les enquêtes à s'exprimer aisément. Certains enquêtés ont allongé le temps des parcours souhaitant nous faire découvrir d'autres facettes du quartier et nous emmener vers des lieux qui n'était pas prévu dans le parcours initial.

La deuxième façon consiste à aborder des personnes in situ. Cela c'est révéler difficile les gens étaient disposés à répondre aux questions, mais très peu à faire le parcours soit par manque de temps ou méfiance vis-à-vis de l'enquêteur, car l'expérience du parcours reste peu familière.

Il en résulte une surreprésentation des personnes d'âge avancé par rapport à la population d'Oran (tableau 3) et, à l'inverse, une sous-représentation du cœur de la population active, la classe d'âge 35-49 ans. L'échantillon est composé de 52 % d'hommes et de 48 % de femmes.

Tableau 3. Composition de l'échantillon d'étude des parcours commentés

	20-34 ans	35-49 ans	50 ans et plus	Total
Tafna (ex Bel-Air)				
Résidents	3	1	6	10
Visiteurs	3	2	2	7
El Kettar (ex Gambetta) :				
Résidents	3	3	7	13
Visiteurs	2	3	3	8
Moudjahidine (ex Miramar) :				
Résidents	7	1	5	13
Visiteurs	5	2	4	11
Total	23	12	27	62

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

2.4.4. Déroulement du parcours

Les parcours ont été réalisés d'août à novembre 2019 et se sont déroulés en trois étapes :

➤ Entretien préliminaire

Un entretien spontané préalable a été mené *in situ* de moins de 10 minutes. Ces entretiens ont été très utiles pour expliquer le déroulement des parcours et l'objet de notre enquête. Mais aussi pour aborder la relation de l'enquêté à son espace urbain et de faciliter le premier contact avec les enquêtés afin de les mettre en confiance dans cet exercice.

➤ La promenade

Les parcours ont été définis au préalable. Nous avons choisi des itinéraires où l'on rencontre diverse modalité d'insertion des tours mais aussi diverse situation paysagère (espace ouvert, espace fermé, perspective, espaces arborés ou non)

Durant la marche, il est demandé aux enquêtés de décrire les espaces parcourus, et d'exprimer leur sentiment vis-à-vis des lieux parcourus. Durant le parcours nous avons été très attentifs aux paroles et les mots choisis par les enquêtés.

Nous avons proposé d'équiper les enquêtés de micro-cravate. Cependant, certaines personnes ont refusé. D'autres étaient gênés et n'arrivaient pas à parler librement avec le micro-cravate ce qui enlevé de la spontanéité de l'expérience. Il arrivait que l'enquête soit menée avec deux enquêteurs afin de faciliter le déroulement des parcours. La retranscription des propos se faisait le jour même de l'enquête.

Pour mettre en perspective les paroles des usagers, nous avons pris des photos des constructions qui ont suscité des réactions ou les lieux dans lesquelles ils choisissent de s'attarder et de commenter longuement.

Nous avons essayé d'intervenir le moins possible durant ces parcours et laisser la parole aux enquêtés. Cependant dans certain cas il été nécessaire de recadrer le sujet pour revenir au propos de l'enquête ou au contraire poser des questions pour faciliter l'expression des personnes, particulièrement durant les premières minutes du parcours. C'est pourquoi nous avons prévu des questions de relance pour faciliter la parole des enquêtes. Les questions suivantes ont été prévues pour relancer les enquêtés : quels sont les changements paysagers que vous appréciez dans le quartier ? Qu'appréciez-vous dans votre quartier ? Qu'appréciez-vous le moins ? Depuis que vous fréquentez le quartier est-ce que son paysage a changé ? Quels sont les éléments de changements ? que ressentez-vous à cet endroit ?

Nous avons tenté de nous adapter aux différents enquêtés en matière de temps selon leur disponibilité. Mais aussi pour l'itinéraire du parcours. Ces derniers pouvaient être modifiés selon les propositions des enquêtés. Ils avaient aussi la possibilité d'arrêter le parcours quand il le souhaitait.

Il est important de noter que les parcours se sont faits dans le dialecte algérien et en français et qu'il a fallu ensuite traduire en français en essayant de rester fidèle au propos recueilli.

➤ Rétro commentaire

A la fin de certains parcours nous avons eu recours au rétro commentaire afin d'apporté plus de précision sur les propos collectés. (Ben Salma, 2009; Faburel et al., 2011).

3. La perception du grand territoire

Contrairement au paysage de la rue où le sujet est dans un rapport immersif avec son environnement et dont l'expérience repose sur une perspective cinétique faite davantage d'expérience sensorielle, de contact et d'imprégnation (Manola, 2012). Le Skyline implique une mise en situation spatiale distancée du sujet (Appert, 2016). Cette distance résulte principalement d'un éloignement physique, ou de la composition des plans lointains par rapport aux premiers, soit parce que les premiers plans ne contiennent que très peu d'éléments de composition, soit parce qu'ils sont relativement homogènes (plan d'eau, forêt...) (ibid.).

Cette vue distancée du paysage agit comme un condensateur spatio-temporel, permettant la lecture simultanée des éléments et l'émergence d'agencements signifiants perçue dans des

vues distantes, horizontales ou obliques en plongée (Appert, 2016). Hormis sa dimension matérielle, le skyline est aussi une projection d'activités humaines, de normes culturelles, sociales et règlementaires (ibid.).

L'expérience paysagère du skyline est essentiellement associée à la vue, à la hauteur, à l'échelle, à la distance et à la perspective par rapport à l'objet. Le site depuis lequel le skyline se donne à voir devient stratégique. Il implique dans certains cas de monter en hauteur à la recherche d'une spectacularité de la vue permettant une appréhension large de l'espace (Appert, 2016; Bigando, 2006).

Loin d'être seulement une image de la ville prise à distance, les skyline sont source d'expérience « il y a un plaisir particulier à regarder une ville, si banale que puisse en être la vue » (Lynch, 1998, p.1) .

Le Skyline comme dimension du paysage (Appert, 2016) offre une expérience de l'ordre de l'exceptionnel, tant du point de vue de l'objet observé que de et de la démarche mise en œuvre pour y accéder le sujet (desserte en transport, coût d'accès) (Appert, 2016; Bigando, 2006; Sgard, 2011). Le paysage exceptionnel ou remarquable vise le loisir, la contemplation, la rupture vis-à-vis des temporalités quotidiennes (Sgard, 2011). Cependant l'expérience du paysage exceptionnel peut se dérouler dans le cadre du paysage ordinaire. L'expérience dans ce cas relève de l'intentionnalité de l'acte à savoir s'arrêter dans un lieu pour admirer la vue ou le traverser quotidiennement pour rejoindre son domicile ou lieux de travail (ibid.).

Par ailleurs l'expérience du skyline implique aussi une volonté de s'approprier une étendue de territoire par la connaissance visant à la rendre accessible à soi par le regard (Bigando, 2006). L'habitant faisant l'expérience du paysage à travers son regard et son expérience, collecte des informations qu'il met en pratique pour produire une représentation qui la fasse devenir sienne. L'individu va s'adonner à une lecture détaillée du paysage, s'arrêter sur des axes et des formes, il va chercher à retrouver des repères, des traces, à se remémorer des expériences. Le visiteur quant à lui, qui découvre un paysage cherche à se construire des repères, des indicateurs qui l'informent sur le territoire et ses habitants. (Appert, 2016; Sgard, 2011). Le Skyline acquiert ainsi une fonction cognitive et peut être compris comme un outil d'appropriation et de navigation dans la ville pouvant procurer une certaine sécurité émotionnelle (Lynch, 1998).

Dans ce sens la lisibilité du grand paysage est une condition de son appropriation (Appert, 2016). Une ville lisible telle définie par Lynch est une ville bien formée, possède des caractéristiques distinctes, des traits remarquables et aide les résidents et les visiteurs à

s'orienter dans l'espace (Lynch,1988). Lynch (1988) détermine 5 éléments matériels du paysage urbain qui participent à la construction d'images collectives (les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les repères). Dans la continuité des travaux de Lynch, Al Kodmany (2013) souligne l'importance de la lisibilité pour les villes contemporaines et leur rôle pour accroître leur attractivité. Particulièrement dans un contexte marqué par la mise en concurrence des villes. Dans ce contexte les tours jouent le rôle de repère et d'identité visuelle. Al Kodmany (2013) met en évidence l'importance de la bonne intégration des bâtiments hauts et leur capacité à créer une ville lisible qui renforce, suscite la fierté des citoyens et aide les résidents et les visiteurs à s'orienter spatialement dans la ville (Al-Kodmany, 2013).

L'approche de K. Lynch sur la perception à démontrer ces limites, car elle reste essentiellement visuelle et cognitive (Capel, 1975). Les études cognitives examinent comment les personnes évaluent et tentent de comprendre leur environnement. La qualité affective et sensorielle induite par les éléments physiques du paysage n'est pas abordés (Chon & shafer, 2009). Dans cet ordre d'idées Nasar (2007), précise que le concept d'imagibilité développé par Lynch n'est pas suffisant pour façonner l'apparence des villes.

En effet un environnement urbain lisible peut ne pas être désirable et ne signifie pas qu'il dispose d'une qualité esthétique particulière (Taylor, 2009). Si la lisibilité telle définie par Lynch peut aider les gens à s'orienter dans la ville et les aide à comprendre leur environnement, l'examen de la dimension affective permet d'évaluer la capacité des paysages à produire des émotions qu'elles soient positives ou négatives et nous renseigne sur son appréciation. Un environnement peut procurer différents sentiments tel que le plaisir, d'excitation ou de peur, d'insécurité. (Chon & shafer, 2009).

Dès lors l'étude contemporaine du paysage, comme une expression sensible et portant sur le lien des individus à leur territoire repose sur une combinaison d'expériences sensorielles et cognitives (Fortin, 2007). Les dimensions cognitive, sensorielle et affective sont mobilisées pour l'étude des préférences esthétiques. Cette étude est considérée comme un des évaluateurs importants de la qualité d'un environnement pour les résidents de la ville (Heath et al., 2016).

Les préférences esthétiques du paysage ont été abordées par de nombreux chercheurs à travers diverses méthodologies (Appert, 2016; Chon & shafer, 2009; Nasar & Terzano, 2010). A la lumière de ce qui a été développé, pour notre cas il s'agit d'explorer l'étude des perceptions du grand paysage à travers la méthodologie du photo questionnaire.

3.1. Objectifs de l'étude

- Évaluer la représentation mentale et visuelle qu'ont les usagers de la ville d'Oran,
- Évaluer l'impact des immeubles de grandes hauteurs sur l'appréciation et la reconnaissance du paysage urbain de la ville d'Oran,
- Évaluer la capacité de certains éléments qui composent le skyline à susciter son appréciation,
- Comprendre la maîtrise des usagers du paysage urbain de la ville

3.2. Hypothèses

Le questionnaire est organisé en quatre parties résumée dans le Tableau 4. La quatrième partie est celle dédiée à l'identification des enquêtés.

Tableau 4. Hypothèses et organisation du questionnaire

	Partie 1 Représentation mentale et visuelle du paysage urbain de la ville d'Oran.	Partie 2 Appropriation du paysage urbain de la ville d'Oran.	Partie 3 Lisibilité du paysage urbain de la ville d'Oran.
Hypothèses	<p>1- Les paysages caractérisés par la présence du front de mer et la montagne du Murdjadjo sont considérés comme représentatifs de la ville d'Oran.</p> <p>2- L'appréciation des paysages caractérisés par une architecture nouvelle change selon les âges, la CSP et le capital culturel des personnes.</p> <p>3- Les trajectoires résidentielles impactent sur la représentation mentale et visuelle.</p>	<p>1- La verticalisation altère l'appropriation du paysage urbain de la ville d'Oran.</p> <p>2- Les différentes catégories de personnes ne partagent pas les mêmes repères pour reconnaître les paysages urbains de la ville. Cela change selon l'âge et la durée de résidence dans la ville d'Oran.</p>	<p>1- Selon leur architecture et leur localisation, les constructions de grande hauteur peuvent affecter la lisibilité du paysage urbain.</p> <p>2- Le groupement de tours à l'échelle du grand paysage altère sa lisibilité.</p>
Évaluation des photos	Échelle visuelle de mesure : Qualificatifs	Questions directives et éventail	Questions directives Question ouverte
Photographies utilisées	<p>Photos de paysage remarquable et moins remarquable de la ville d'Oran :</p> <p>1- Boulevard de l'ALN, 2- Boulevard du 19 Mars, 3- Quartier Akid Lotfi</p>	<p>Photos de paysage aux temporalités différentes :</p> <p>1- Photo de la place de Karguentah (datant du 19^{ème} siècle et datant de 2019) 2- Photo du Boulevard de l'ALN datant du début du 18^{ème} siècle.</p>	Photo globale du paysage de la ville d'Oran prise à partir de la montagne Murdjadjo

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

3.3. Le photo questionnaire : Protocole d'enquête

3.3.1. Principe de l'enquête

La photographie a été utilisée dans de nombreuses études pour l'évaluation des perceptions paysagère (Appert, 2016; Cottet, 2011; Nasar & Terzano, 2010; Sevenant & Antrop, 2010b; Zhao et al., 2020). Pour l'étude du Skyline ce choix nous a semblé le plus adéquat car les représentations contemporaines du Skyline sont principalement véhiculées par le biais des photos (Appert, 2016). Ces éléments ont motivé notre choix pour recourir à la photographie comme média de substitution paysagère.

Il est vrai que la photographie engendre une perte d'information puisque seule la vue peut être mobilisée tandis que la perception du paysage implique une expérience *in situ* permettant de stimuler tous les sens. Mais cette démarche impliquerait de nombreuses difficultés particulièrement en ce qui concerne l'échantillonnage, car cela obligera à la présentation d'un grand nombre de paysages à un large échantillon (Cottet, 2011; Le Lay et al., 2006). Face à ces difficultés pratique et logistique, des photographies sont soumises à la vue et servent de médium paysager, à même de substituer le paysage réel (Cottet, 2011). De nombreux chercheurs « *n'observent aucune différence statistique en termes de perception, selon que les paysages présentés à la vue l'ont été en condition réelle ou par le biais de photographies. Même si elle diffère de l'observation in situ, la photographie satisfait l'exigence d'une telle analyse, à savoir l'équivalence de présentation aux participants.* » (Le Lay et al., 2006, p. 4)

Pour ce qui est des photos utilisées dans le questionnaire, elles sont choisies par les chercheurs selon des critères précis. Le choix des photos ainsi que leur nombre doivent permettre de tester des hypothèses définies au préalable et répondre à des questions posées (Cottet, 2011).

Les variations dans les perceptions sont évaluées selon les caractéristiques matérielles des paysages, mais aussi selon les caractéristiques culturelles, démographiques et économiques. Les variables les plus étudiées sont : âge, genre, durée de résidences, connaissance ou non du domaine, niveau d'éducation, catégorie professionnelle (Sevenant & Antrop, 2010a).

3.3.2. Sélections des paysages les plus photographiés à Oran

L'acte de la prise en photo d'un territoire est une manière de se l'approprier. C'est pourquoi pour le choix de nos photos nous nous sommes appuyés sur des photos prises par différentes personnes et publiées sur les réseaux sociaux. Nous avons choisi pour l'étude de ce corpus le réseau social Instagram¹⁰.

Nous avons choisi Instagram car il s'agit d'un réseau social qui est dédié au contenu visuel, il permet de partager des photos et vidéos prises par des photographes amateurs. Instagram publie des photos qui favorisent une composition esthétique. Il s'agit pour l'utilisateur de mettre en scène l'objet photographié. C'est dans ce sens qu'il nous a semblé intéressant d'explorer les paysages extraordinaires présents sur le réseau afin de périmétrer notre étude. A noter que nous ne sommes pas intéressés au profil des personnes qui publient ces photos.

Les photos ont été choisies de telle sorte à répondre aux objectifs de l'étude. Nous nous sommes intéressés à la représentativité visuelle de ce qui fait Oran. Quelles sont les images d'Oran les plus partagées sur les réseaux sociaux ? Quels sont les paysages les plus photographiés ?

N'ayant pas accès à des filtres bien précis sur Instagram nous avons choisi pour étudier notre corpus une page ayant le plus d'abonnés intitulés « ville d'Oran ». Ce compte partage les photos des abonnés signalées avec le #Oran¹¹ et représentant la ville d'Oran. Le choix de cette page nous a permis de créer un premier filtre. Par la suite 2069 photos présentes sur la page ont été traitées. Cette collecte de photos a été faite durant le mois de mars 2020.

Les photos sélectionnées sont des images pouvant représenter des espaces urbains répondant à notre recherche. Ainsi les photos représentant des paysages de faune et de flore, d'objets, d'intérieurs de monuments, de vie sociale et de divertissement ne font pas partie du corpus étudié. Pour le reste, qui représente 1021 photos ont été répartis trois groupes autour de thèmes suivants : micro-paysage (place, rue), architecture/ monument et grand paysage (Tableau 5).

¹⁰ Instagram est le réseau social le plus populaire dédié aux contenus visuels. En Algérie Instagram compte environ 4.4 millions d'utilisateurs dont 75% des utilisateurs ont entre 18-34 (Napoleoncat, 2019).

¹¹ Le « # » permet de faire référence à un sujet et de regrouper du contenu à une thématique.

Tableau 5. Classement des paysages recensés de l'enquête sur Instagram

	Micro Paysage	Architecture et monument	Grand paysage
Total	223	479	319
%	22	47	31

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

C'est à partir de la catégorie "grand paysage" que nous avons pu tirer les paysages les plus photographiés et qui ont guidés notre choix dans le photo-questionnaire. Ces derniers ont été répartis comme suit : boulevard de l'ALN (front de mer), Boulevard 19 mars (front de mer les falaises), le quartier de Sidi El Houari (SDH), vue globale d'Oran, vue du port et enfin d'autres paysages qui n'appartiennent à aucune des catégories citées.

Les résultats (Figure-54) montrent que le front de mer reste l'image la plus photographiée ensuite la photo prise des hauteurs de la montagne Murdjadjo et du fort Santa Cruz avec une vue globale de la ville et en troisièmes positions c'est le boulevard du 19 mars marqué par la présence des tours. Ce sont ces trois images qui seront choisies dans le questionnaire photo. Ajouté à ces photos la photo d'un nouveau quartier à l'Est de la ville le quartier de Akid Lotfi a été ajouté au questionnaire. Ce quartier est marqué par la construction d'habitats collectifs à l'architecture homogène devenue caractéristique dans les quartiers construits à partir des années 1990. Ce choix est aussi motivé par le fait que le quartier a été cité par de nombreux enquêtés durant les parcours commentés.

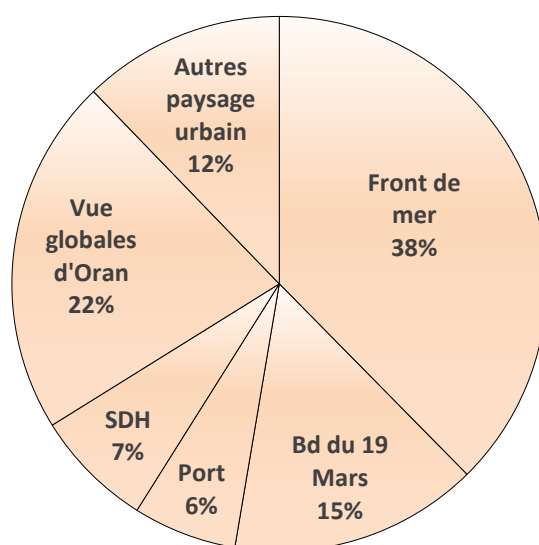


Figure-54. Classement des grands paysages les plus photographiés à Oran
(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

➤ La prise des photographies

Afin de réaliser une enquête par photo-questionnaires, certaines méthodes de prises de vues doivent être appliquées pour réduire le biais lié à la qualité, à la temporalité et à la localisation de la prise de vues (Appert, 2016). Tout d'abord, réaliser les photographies en journée de beau temps. En effet, les photographies avec la présence de nuages, ou d'une trop faible luminosité, auront tendance à être relativement moins bien notée. Aussi, les photographies doivent être prises, si possible, dans un angle de vue équivalent afin qu'elles puissent être comparables avec une longueur de vue équivalente (ibid). En d'autres termes les photos soumises à la vue doivent présenter des structures paysagères assez semblables, de manière à limiter les facteurs affectant la perception (nombre de champs, longueur de vue, perspectives, importance relative de l'arrière-plan...) (Le Lay et al., 2006). La sélection des scènes doit donc prendre en compte plusieurs contraintes.

Dans notre cas nous avons rencontré des difficultés dans la prise de certaines photographies. Ces difficultés sont liées à l'impossibilité de prendre les photos dans le même moment de la journée (endroit inaccessible), le manque de recul nécessaire pour la prise des photos (photos anciennes et actuelles). Certaines images ont dû être recadrées pour garder la même échelle et présentées en noir et blanc pour réduire le biais dû à la différence de luminosité des photos.

Quant au nombre de photographies aucun consensus ne semble exister chez les chercheurs puisque le nombre de paysages soumis dans le cadre de photo questionnaires varie entre 5 et 240 selon les problématiques et objectifs de l'étude (Le Lay et al., 2006). Il a été cependant admis que plus de 20 photographies semblent conférées de la lassitude aux répondants (Cottet, 2011). Au final pour notre enquête 8 photographies ont été sélectionnées.

➤ Echelle d'évaluation

Afin de recueillir le jugement relatif aux photos, des échelles de mesure sont utilisées. Ces échelles de mesure sont souvent utilisées dans l'étude de la perception paysagère dont l'échelle bipolaire. Cette échelle a notamment été utilisée dans les travaux d'études de l'évaluation des préférences des résidents du Grand Londres sur le skyline de leur ville menée par le professeur Appert (2016). Cette échelle est construite avec des adjectifs qualificatifs tels que « beau », « laid » (Appert, 2016; Le Lay et al., 2006). Les participants inscrivent une croix sur une échelle continue allant de zéro (niveau d'agrément le plus faible) à dix (niveau d'agrément le plus fort). Les valeurs peuvent alors faire l'objet de moyennes (Appert, 2016).

L'échelle d'évaluation est complétée par des questions directives et ouvertes afin de mieux analyser les données qualitatives et d'ouvrir une discussion plus approfondie sur les résultats de la recherche. Outre les échelles d'évaluation, le questionnaire se compose de questions à choix multiples qui offrent plusieurs réponses possibles entre lesquelles l'enquêté peut choisir librement. Ces questions ont été combinées à des questions ouvertes ou l'enquêté avait la possibilité d'ajouter une réponse si les choix ne correspondent pas à la réponse souhaitée. Ce type de question permet de faciliter l'expression des enquêtes et facilite l'exploitation des réponses et le traitement des données.

3.3.3. Élaboration du questionnaire

Le questionnaire a été testé sur un pré-échantillon constitué d'une dizaine de personnes pour vérifier la validité et la bonne compréhension des questions ainsi que le nombre et la qualité des photos utilisées. Durant cette phase le nombre de photos a été réduit, car le questionnaire a été jugé trop long et certaines photos n'apportaient pas de réponses significatives. Par conséquent ces images ont été retirées, le risque était d'avoir un nombre des questionnaires incomplet et une lassitude des répondants. Certaines questions ont été reformulées pour retrier toute ambiguïté. Selon la réaction des personnes et leurs interrogations. Étant donné que le questionnaire a été distribué par internet sa compréhension devait être aisée par un large public. Au total 8 photographies ont été utilisées répartie en dans trois parties. Le dit questionnaire est composé de quatre parties (Tableau 4).

Le temps de réponse était estimé à 20 minutes. Le questionnaire a été distribué entre la période de juin à décembre 2020 en langue arabe et français. Notons que cette période a correspondu au pique de pandémies de Covid 19 jalonné de plusieurs confinements et les différents aléas lié à cette période rendant ainsi compliquée la tâche de distribuer le questionnaire en face à face.

3.3.4. La population cible

Le public concerné par le questionnaire est constitué de personnes résidentes dans la wilaya d'Oran. Elles ont été approchées via les réseaux sociaux principalement le réseau social Facebook. Contrairement aux autres réseaux sociaux, Facebook est utilisé par diverses tranches d'âge. Le questionnaire a été partagé dans des groupes ayant pour thématique la ville d'Oran, ou à travers des groupes de comité de quartier de la ville. Par la suite le questionnaire a été diffusé plus largement.

Pour ce qui est de la taille de l'échantillon, nous avons procédé par la méthode des quotas. Cette méthode consiste à respecter la répartition de la population en termes d'âge et de sexe

(Tableau 6). D'autres paramètres ont été explorés tels que lieux de résidence, le niveau d'études, le capital spatial¹², la durée de résidence et le degré de connaissance de la ville.

Tableau 6. Composition de l'échantillon d'étude des photos questionnaires

		Tranche d'âge			Total
		20-34 ans	35-49 ans	> 49 ans	
Femme	Effectif	63	40	19	122
	% du total	26%	16%	8%	50%
Homme	Effectif	49	33	41	123
	% du total	20 %	14%	17%	50%
Total	Effectif	112	73	60	245
	% du total	46%	30%	24%	100%
	Quotas à atteindre	44%	31%	25%	100%

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

La représentation de la population pour la variable CSP (catégorie socioprofessionnelles) n'a pas pu être vérifiée, car les données de recensement à ce sujet n'étaient pas disponibles. Pour cela nous avons essayé dans la mesure du possible à avoir une répartition équilibrée entre les différentes CSP (Figure-55). Cependant la manière de distribuer le questionnaire (par internet) et la thématique du sujet a fait que des catégories ont été surreprésentées. En effet de nombreuses études sur le paysage ont révélé que les questions liées à l'environnement et au cadre de vie avaient tendance à mobiliser les CSP les plus élevées et les personnes âgées le niveau (plus 50 ans de profils retraite) (Sevenant & Antrop, 2010b). De même que par la distribution par internet (Lindhjem & Navrud, 2011). D'autre part le vocabulaire, mais aussi l'intitulé du questionnaire ont pu être un frein pour remplir le questionnaire. Rappelons que le vocabulaire utilisé a déjà été testé auprès d'un petit échantillon et nous avons opté pour l'utilisation des photos comme médium paysager afin de faciliter la compréhension du questionnaire. Cependant, de nombreuses études sur le

¹² Le capital spatial est la somme des compétences acquises par un individu ou un groupe d'individus dans le champ de la maîtrise de l'espace. Il recouvre la capacité à se déplacer, à maîtriser et à transformer un espace à travers la fréquence et la portée de leurs déplacements.

paysage ont montré que la langue joue un rôle important dans la formation de la perception du paysage, nécessitant d'abord les habitants à travers leur propre langue, ce qui n'est pas une tâche facile pour les enquêtes à distance (Sevenant & Antrop, 2010b). C'est pourquoi afin de réduire, cette surreprésentation essentiellement dans les catégories socioprofessionnelles ou la différence était importante nous avons choisi de changer le mode d'administration du questionnaire pour cibler les CSP moyennes, mais surtout inférieures. De ce fait, le questionnaire a été fait en face à face avec un enquêteur. L'enquêteur avait un rôle d'intermédiaire pour mieux expliciter certaines notions relatives au paysage qui pouvaient apparaître abstraites.

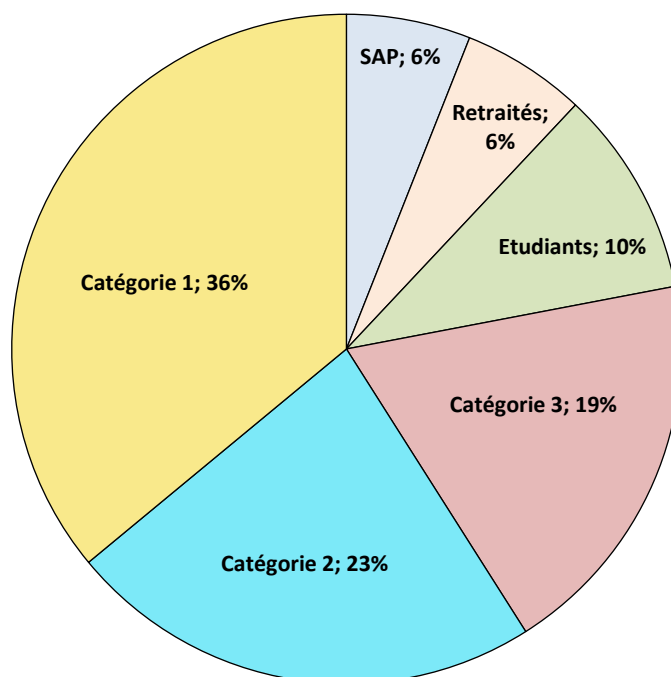


Figure-55. Composition des CSP de l'enquête
(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Catégorie 1 :	- Professions intellectuelles et scientifiques - Profession de direction
Catégorie 2 :	- Professions intermédiaires - Employés de type administratif - Artiste, photographe, designer
Catégorie 3 :	- Personnel des services et vendeurs - Artisans et ouvriers des métiers type artisanal - Ouvriers et employés non qualifiés

➤ Taille de l'échantillon

Marylise Cottet (2011) démontre que pour les photos questionnaire un échantillon composé entre 20 et 30 personnes suffisent à étudier les préférences paysagères. Pour notre questionnaire nous nous sommes basés sur de nombreuses études réalisées sur les préférences esthétiques du paysage et utilisant le photo questionnaire résumé dans le Tableau 7. De ce fait nous avons fait le choix d'aborder un échantillon plus large avec 245 réponses. Cela nous permet d'avoir un effectif suffisant de chacun des groupes d'âge, de CSP et genre pour envisager une comparaison entre ces derniers Tableau 6.

Nous avons reçu un total de 306 réponses : 3 questionnaires incomplets et qui ne pouvaient pas être exploités, 17 n'habitent pas la wilaya d'Oran. Afin de pouvoir équilibrer notre échantillon nous avons été contraints à un moment de notre questionnaire de ne plus prendre en compte les réponses de profils qui étaient surreprésentés. Ces profils sont principalement les moins de 35 ans et les CSP supérieures, ce qui représente 41 questionnaires. Au total ce sont 245 questionnaires qui ont été exploités dans notre enquête.

➤ Traitement des données

Les données ont été traitées à l'aide des logiciels SPSS et Excel.

Dans un premier temps nous avons procédé à des tris à plat pour chaque question par la suite nous avons procédé à des analyses croisées. Le test du chi-carré de Pearson a été utilisé pour déterminer si les variables sont dépendantes ou non ($\alpha = 0,05$). Le test exact de Fisher a été utilisé pour les effectifs très réduits.

Tableau 7. Comparatif de la taille d'échantillon de différentes études sur les préférences esthétiques

Intitulé de l'étude	Modes de passation	Taille de l'échantillon	Auteurs
The desirability of views of city skylines after dark:	En ligne	59 participants dans les étapes 1 et 2. 21 participants dans l'étape 3	Nasar and Terzano (2010)
A framework for assessing tall buildings' impact on the city skyline: Aesthetic, visibility, and meaning dimensions	En ligne	420 participants	Karimimoshaver and Winkemann, (2018)
Étude de la variabilité des préférences pour le grand paysage des bras morts : - La composition de la structure du paysage - La connaissance experte - Caractéristique territoriale des individus	En ligne En ligne In situ	200 répondants 70 répondants 179 répondants	Cottet (2011)
Études de la perception de la restauration d'un cours d'eau	/	200	Le lay, Piegay and Cossin (2006)
Étude la représentation du skyline de Londres	In situ	200	Appert (2016)
Étude la représentation du skyline de Lyon	In situ	200	Appert (2016)
Influences des nouveaux immeubles de grande hauteur sur l'évaluation des préférences visuelles des repères urbains d'origine	In situ	230	Zhao, Zhang and Cai (2020)
Visitors' Perception of High-rise Building Effect on the Scenery of Traditional Gardens: A Case Study in Hama-rikyu Gardens, Tokyo	In situ	129	Senoglu et al. (2018)

Conclusion

Le paysage a longtemps été considéré comme du ressort des experts et des scientifiques. Cependant la transformation du regard porté sur le paysage, invite à considérer d'autres dimensions immatérielles de la ville. La prise en compte de la relation qui se noue entre des individus et le territoire qu'ils habitent et s'approprient permet de développer une pensée urbaine nouvelle, non plus maîtrisée par les seuls experts de la ville, mais ouverte aux autres visions (Appert, 2016; Bailly et al., 2018; Bigando, 2006; Manola, 2012).

Une meilleure compréhension de l'attente des habitants permet de saisir les liens entre les individus et leur cadre de vie d'un point de vue sensible, mais aussi esthétique. Dans notre étude nous avons détaillé les deux méthodologies mises en œuvre afin d'appréhender l'imbrication des échelles du paysage. Les deux enquêtes choisies permettent de mieux saisir les perceptions paysagères. Ces dernières sont complémentaires à plusieurs niveaux Tableau 8. D'abord elles permettent d'articuler deux échelles du paysage échelle locale et globale. Aussi elle permet de mettre en évidence les représentations collectives en rapport avec le grand paysage et celle individuelle du paysage ordinaire et plus intime faisant appel à l'expérience sensorielle du paysage. La complémentarité des enquêtes est aussi dans la taille de l'échantillon de l'étude.

La première enquête des parcours commentés et des entretiens se font in situ sur le terrain d'études avec un échantillon limité et non représentatif tandis que la seconde en utilisant la photographie média elle permet de questionner un échantillon plus large et représentatif. En somme les deux enquêtes nous permettent d'identifier ce qui fait paysage, et ce qui fait commun, et quels sont les référents définis pour faire commun tout en respectant la pluralité des regards et des intérêts.

Tableau 8. Récapitulatif de la méthodologie utilisée

	Parcours commentés	Photo questionnaire
Mode de passation	In situ	Internet/ face-à-face
Rapport de perception	Immersion (mouvement)	Distancé (inactive)
Taille de l'Échantillon	62 (en moy. 20 par quartier) - non représentatifs	245 - représentatifs
Échelle d'études	Échelle locale - le Quartier	Échelle globale - Paysage global de la ville
Rapport sensoriel	Différents sens (la vue, l'ouïe, l'odorat)	Expérience esthétique (visuelle)

Chapitre IV

**La verticalisation de quartiers d'Oran révélatrice
de perception divergentes des habitants**

Ce chapitre a pour objectif d'évaluer l'incidence de la dernière phase de verticalisation de la ville d'Oran saisie à travers l'expérience des habitants de la ville. Nous nous intéressons à la dimension sensible du paysage. La revue de la littérature abordée dans le chapitre précédent, a mis en évidence l'intérêt de questionner les expériences habitantes à l'échelle du paysage ordinaire. Ce dernier est une composante importante de leur cadre de vie et joue un rôle essentiel dans les manières d'habiter. Les représentations à l'échelon local à savoir celles du quartier et de la sphère privée sont mises en avant dans ce chapitre. L'expérience paysagère est entendue ici comme ce qu'un individu éprouve, au niveau sensoriel et émotionnel, lorsque se produit la rencontre entre la matérialité perceptible du paysage et l'individu en question (Bigando, 2006, 2012). Ces représentations paysagères naissent d'expériences individuelles, mais elles peuvent aussi devenir, dans certaines conditions, des expériences paysagères partagées à travers des référents paysagers communs (Sgard, 2011; Bigando, 2006). C'est pourquoi, la perception par le public pourrait être un élément clé pour saisir les attentes de la population sur leur environnement (Sgard et al., 2018 ; Peyrache-Gadeau et Perron, 2010) et produire, avec les résidents, un projet de territoire partagé. Le paysage par définition sort du domaine privé pour poser la question de l'espace partagé or la verticalisation du paysage pose la question de sa privatisation.

D'où notre questionnement : l'expérience paysagère résultant de l'insertion des tours dans ces quartiers favorise-t-elle la construction d'un paysage partagé ? existe-t-il des perceptions paysagères partagées de ces quartiers ou au contraire le paysage construit favorise des représentations individuelles ou le commun est secondaire ?

Dans le cadre de ce chapitre, nous prendrons appui sur l'analyse des entretiens spontanés et celle des parcours commentés dont le protocole a été détaillé précédemment. Notre raisonnement est structuré en deux points principaux. Le premier traite des perceptions du paysage existant et son appréciation par les habitants. Le deuxième point aborde les incidences des tours à travers quatre entrées : le ressenti des lieux, l'esthétique des lieux, le vécu des lieux et la mobilisation des citoyens. Nous démontrons que la verticalisation en cours est révélatrice de perceptions divergentes et diverses manières de l'habiter, associées à une transformation sociale de la population. Nous montrons comment l'altération de certains référents paysagers due à l'irruption des tours révèle et produit des relations conflictuelles entre les acteurs. Les modalités d'insertion de ce type de construction dans les quartiers étudiés posent la question de l'accessibilité au paysage et ne semblent pas favoriser la production d'un paysage en partage.

1. L'appréciation du paysage des quartiers étudiés

Dans les trois quartiers d'étude, résidents et visiteurs apprécient différemment les composantes du paysage (Tableau 9 et Tableau 10). Ces éléments sont le support d'expériences paysagères contrastées. De ce fait, l'altération de certains référents paysagers due à l'apparition des tours ne sera pas vécue et perçue de la même manière. Dans ce qui suit, les commentaires concernant l'appréciation du quartier de Tafna (ex- Bel Air) et El Kettar (ex- Gambetta) ont été regroupés, car ils présentent des structures morphologiques proches. Les propos recueillis dans ces deux quartiers, les espaces décrits font référence à des espaces de proximité et communautaire. Tandis que, le quartier d'El Moudjahidine se présente comme un espace du centre-ville, un carrefour social, culturel et commercial ou l'anonymat autorise d'autres comportements tels que le shopping, la déambulation, la flânerie, la mixité (Dris, 2007).

Face aux transformations que connaît le paysage urbain, 92% des résidents d'El Kettar perçoivent les changements du paysage négativement et 80% pour le quartier de Tafna. Tandis que 75% des visiteurs à El Kettar perçoivent les changements positivement et seulement 29% pour le quartier de Tafna qui connaît une verticalisation plus accentuée. Dans ces quartiers, 97 % des enquêtés évoquent la présence des tours comme élément signant un changement du paysage urbain. Ils soulignent aussi la dégradation du cadre bâti, le changement du voisinage, l'accroissement des flux de piétons et de véhicules motorisés comme des altérations nuisant à la qualité de ces quartiers.

Pour le quartier d'El Moudjahidine, 54% des résidents et 45% des visiteurs perçoivent les changements du paysage de leur quartier négativement. Le reste des enquêtés ne se prononcent pas et semblent divisés quant à l'interprétation des transformations qu'il subit. Si certains n'apprécient pas le paysage actuel, c'est en grande partie pour son état de vétusté. Ces derniers évoquent en premier c'est l'état de la chaussée et le manque d'entretien des espaces publics et des bâtiments. Sur les 24 enquêtés du quartier d'El Moudjahidine, la dégradation du cadre bâti et des espaces publics est citée 18 fois par les enquêtés comme cause de la transformation du paysage tandis que la dégradation du paysage par les tours est citée 14 fois.

Après un échange sur l'irruption des tours au cours des parcours commentés, les résidents et visiteurs évoquent volontiers les qualités du paysage des quartiers reportées dans les Tableau 9 et Tableau 10.

Tableau 9. Appréciations rapportées par les résidents et les visiteurs dans les quartiers de Tafna et d'El Kettar

Quelles sont les caractéristiques du quartier que vous appréciez ?	Résidents	Visiteurs	Propos recueillis
Caractère résidentiel	16	10	« Il y'a de très belles villas, quelques ruelles calme qui nous fait oublier qu'on est proche du centre-ville, ça reste résidentiel malgré quelque changement.» Résident du quartier de Tafna (20-34 ans)
L'architecture des villas	16	8	« Chaque maison diffère de l'autre en termes de couleur et de forme différente [...] j'aime beaucoup la maison rouge au coin avec son grand jardin. Mais ces différences ne me dérangent pas ... on sent une harmonie dans l'ensemble. ». Résidente du quartier d'El Kettar (20-34 ans) « Ces maisons devraient être protégées contre la démolition ...elles font partie du patrimoine » Résident du quartier d'El Kettar (plus de 50 ans)
La présence de la végétation	10	7	« Les rues arborées comme ici font que la marche est agréable dans ce quartier » fréquente le quartier d'El Kettar (plus de 50ans)
La position géographique du quartier	8	10	« Le quartier est à côté du centre-ville on a tout à proximité, mais sans l'inconvénient du centre c'est plus calme et résidentiel » fréquente le quartier de Tafna (20-34 ans)
Les vues vers la mer	8	8	« J'aime les rues avec ce mélange de palmier et d'arbre et la perspective au fond sur la mer ...c'est très typique du quartier » fréquente le quartier d'El Kettar (20-34 ans)
Se promener et se déplacer (mobilité piétonne)	8	4	« C'est un quartier agréable ou je marche beaucoup [...] j'aime emprunter ces ruelles il y a moins de mondes » Résidente du quartier d'El Kettar (20-34 ans)
Le voisinage	8	2	« Ce que j'apprécie dans le quartier ce sont les personnes qui y vivent, c'est la vie de quartier, la convivialité du voisinage [...] On est comme une grande famille » Résident du quartier d'El Kettar (plus de 50 ans)
La mixité sociale du quartier	7	0	« Il y'a de très belles demeures [...] et d'un autre côté il y'a les hwach avec une population populaire ça crée une ambiance particulière j'aime ça ... » (Résidente du quartier d'El Kettar)
Le climat	3	2	« Ce que j'aime à Bel-Air c'est l'air frais y'a un très bon climat » Personnes fréquente le quartier de Tafna (20-34ans)
Les places publiques	3	1	« La place est très belle et les maisons qui l'entourent aussi [...] Là je me sens vraiment à Bel-Air » Personnes fréquente le quartier de Tafna (plus de 50ans)
L'architecture des anciennes Friches	1	1	« Ces anciennes usines (friche) sont jolies, c'est une trace du passé du quartier ». Résidente du quartier de Tafna (plus de 50ans)
Les vues vers la montagne Murdjadjo	1	2	« Bel-Air a de belle vue on a la mer d'un côté on peut même voir Santa Cruz de l'autre » Personne fréquente le quartier de Tafna (35-49 ans)

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Des différences dans les discours ont été relevées. Pour les résidents le caractère résidentiel ainsi que la présence des maisons individuelles et leur architecture particulière sont des éléments très appréciés. Une grande partie des résidents qui habitent le quartier depuis une longue durée et qui expriment un attachement au quartier le qualifient d'ouvert, ensoleillé, tranquille et calme. À noter que ces résidents décrivent aussi les liens sociaux qu'ils ont tissés et mentionnent avoir une forte mobilité piétonne dans le quartier.

Chez les visiteurs, c'est le caractère résidentiel ainsi que la position géographique qui sont le plus mentionnés. La présence des anciennes maisons avec jardin n'est pas toujours évoquée pour parler du paysage du quartier. Ils ne montrent pas un attachement particulier aux anciennes maisons même s'il trouve qu'elle présente une qualité architecturale. Les résidents apprécient des référents matériels du paysage urbain tels que l'architecture des maisons et la présence de la végétation. Tandis que les visiteurs se concentrent en premiers lieux sur les qualités fonctionnelles du quartier tels que sa localisation.

Les qualités du quartier abordé telles que les éléments matériels du paysage, le cadre bâti et les rapports sociaux ont été identifiés comme faisant partie du « charme du quartier »¹³ ou participant à « l'esprit du quartier ». Cette dernière expression est utilisée par les personnes interrogées pour désigner l'esprit du lieu à savoir « *la synthèse des différents éléments, matériels et immatériels, qui contribuent à l'identité d'un site... En ce sens, il est unique* » (Prats et Thibault, 2003, p.4). Dans leur propos ces qualités sont ce qui fait l'identité du quartier.

Dans ce qui suit, on verra que l'impact des tours sera étroitement lié à l'esprit du lieu. Impact des tours et esprit du lieu seront souvent mis en opposition par une partie de la population. Il est important de noter que plusieurs enquêtés dans les trois terrains d'études décrivent avec nostalgie les éléments qu'ils appréciaient et tendent à disparaître ou à se détériorer. Dans les parcours les enquêtés feront appel à leur mémoire, souvenir pour décrire leur ressenti vis-à-vis des changements que connaît le quartier.

¹³ Les guillemets dans ce chapitre signalent les vocables employés par les enquêtés.

Tableau 10. Appréciations rapportées par les résidents et les visiteurs dans le quartier d'El Moudjahidine

Éléments d'appréciation	Résidents	Visiteurs	Propos recueillis
Architecture des immeubles de rapport	12	8	« Quand on regarde les bâtiments anciens du centre-ville, il y'a une qualité du détail : des moulures, des balcons avec le beau fer forgé c'est ce qui fait leur beauté » résident du quartier d'El Moudjahidine (Plus de 50 ans)
Les vues vers la mer	7	9	« d'ici je peux voir la mer et j'ai la possibilité de rejoindre le front de mer rapidement... ça me détend de regarder la mer» résident du quartier d'El Moudjahidine (35-49ans)
Place et boulevard	10	7	« Il y'a de très beaux bâtiments et de belles places comme la place d'armes ». Personnes fréquente le quartier (20-34 ans)
Le climat	1	1	« J'aime le quartier de Miramar... il est agréable on peut voir la mer d'ici et il fait bon » résident du quartier d'El Moudjahidine (50 ans et plus)
Se promener (mobilité piétonne)	1	0	« C'est un quartier agréable pour déambuler, se balader faire les magasins » Personnes fréquente le quartier (20-34 ans)

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

2. Les conséquences de la verticalisation sur l'expérience paysagère des habitants

Dans notre enquête, l'impact des tours sur l'expérience paysagère est principalement associé à la vue comme en témoignent les mots utilisés pour désigner le paysage : « les tours gâchent **la vue** du quartier », « **le panorama** du quartier ». En arabe c'est le mot *Nadra* qui est utilisé par les enquêtés pour désigner le paysage que l'on pourrait traduire par la vue ou le regard : « Les tours donnent une belle vue à la ville ». Si la vue reste très présente dans le discours des enquêtés, c'est d'abord parce qu'il était plus aisé pour eux de décrire ce qu'ils voyaient plutôt que ce qu'ils ressentaient.

Les parcours commentés ont révélé que l'impact paysager des tours modifie les valeurs du paysage ordinaire, des valeurs qui sont liées à l'esthétique, aux émotions, au vécu et aux ambiances urbaines (Manola, 2012). Nous avons classé les effets de la présence des tours sur le paysage ordinaire dans trois thématiques : le ressenti des lieux, l'esthétique des lieux, le vécu des lieux (Tableau 11).

Tableau 11. Impact des tours mentionné par les enquêtés dans les trois quartiers d'étude.

	Changement mentionné	Nb de fois mentionné
Ressenti des lieux	Densité	34
	Manque d'ensoleillement	17
	Promiscuité	15
	Flux important	12
	Nuisance sonore	7
	Diminution de la végétation	5
	Microclimat	3
Esthétique des lieux	Dégradation visuelle	38
	Embellis /modernise l'image du quartier	18
	Fermeture du paysage	14
	Homogénéisation	13
	Nouveaux repères visuels	6
Vécu des lieux	Nouveaux arrivants	26
	Perte du caractère intime	8
	Nouveaux commerces et services	9

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

2.1. Le ressenti des lieux : une densification verticale génératrice d'une nouvelle ambiance urbaine

Le sentiment le plus partagé chez les résidents des trois quartiers est celui de la densification comme conséquence directe de la construction des tours (72 % des résidents). Chez les visiteurs, la densification est différemment perçue selon les quartiers. Dans les quartiers de Tafna et d'El Kettar la densité est évoquée chez 60 % des visiteurs et seulement 36 % pour le quartier d'El Moudjahidine. Le discours du reste des enquêtés se concentre essentiellement sur l'aspect architectural des tours (façades et formes). Le quartier d'El Moudjahidine, contrairement aux deux autres quartiers, est caractérisé par une densité élevée et la présence de tours anciennes situées à l'intérieur du tissu urbain du quartier. De ce fait, la densité perçue est moins évoquée que dans les autres quartiers. Certains enquêtés affirment que la densité est une des caractéristiques du centre-ville.

« Ça ne me dérange pas qu'elles (les tours) soient construites dans des rues étroites. Le centre-ville c'est comme ça, les ruelles sont petites ça n'a pas empêché auparavant de construire haut » (un homme fréquente le quartier d'El Moudjahidine, 20-34 ans.)

16% des enquêtés ont utilisé l'expression « cité » pour nommer les tours. La description des cités et leur dysfonctionnement à Oran ont pris une part importante dans leurs discours.

« Une tour actuellement équivaut à ce que pouvait accueillir Gambetta anciennement, c'est une cité » (Un homme fréquente le quartier d'El Moudjahidine, plus de 50 ans.)

Ces constructions leur évoquent un sentiment désagréable d'entassement et d'étouffements. Les habitants évoquent l'image de la cité Perret (rue Mouloud Feraoun) (Figure-56) et/ou la résidence Perret (quartier El Moudjahidine) pour illustrer la difficulté d'entretenir de telles constructions sur le temps long (Figure-57). En effet l'un des problèmes soulevés pour les constructions de grande hauteur c'est le manque d'entretien des parties communes et la façade. De par leur forte visibilité, la dégradation de la façade de ces bâtiments devient nuisible pour le paysage urbain de la ville. Les habitants décrivent la difficulté d'entretenir les parties communes des logements collectifs de manière générale en Algérie¹⁴. Les tours restés encore inhabités posent aussi un problème d'entretien (les tours Cherif-pont Zabana)

« Ce promoteur (tours Cherif) c'est une ville qu'il a construite, d'ici 10 ans ça va devenir un dortoir comme la cité Perret [...] Les promoteurs pensent à l'argent ils ne pensent pas à leur environnement ni à l'entretien de ces constructions » (Un homme réside dans le quartier d'El Moudjahidine, plus de 50 ans.)

« Si ces personnes refusent de payer leur charges ces bâtiments vont se délabrer [...] plus c'est haut plus les locataires sont nombreux et le bâtiment se dégradera rapidement ce qui impactera inévitablement l'image de la ville » (Un homme, réside dans le quartier d'El Moudjahidine, 35-49 ans.)

¹⁴ Le paiement des charges est un problème récurrent pour les logements collectifs en Algérie.

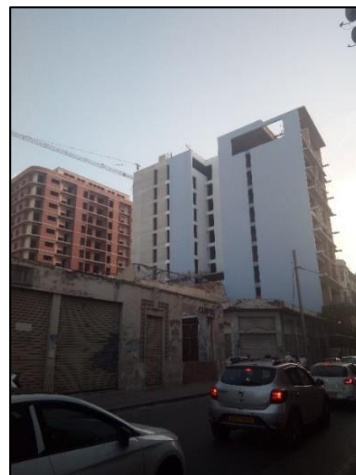


La cité Perret est un grand ensemble devenu insalubre très densément peuplé réalisé dans les années 1950-1960. Aujourd'hui la presse relate de nombreux faits divers de délinquances dans cet ensemble.

Figure-56. Cité Mouloud Feraoun, Ex Cité Perret
(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)



Les tours Zabana
Centre-ville



Construction Larbi Ben
M'hidi Centre-ville



Construction de trois tours
Bel Air

Figure-57. Constructions comparées à la cité Perret dans le quartier de Tafna (ex- Bel Air) et le centre-ville (Source : Asma Rezk-kallah, 2019)

L'image des grands ensembles à Oran reste négative. Ces grands ensembles appelés « cités » sont, par leur hauteur, associés aux tours quels que soient leur standing et leur forme. Cette image de cité contraste avec le standing promu par les promoteurs immobiliers. Cependant

les enquêtés révèlent apprécier l'espace dégagé et le recul des anciens grands ensembles (cité les falaises, cité Jean d'arc).

« Quand on voit l'aboutissement de cette rue c'est fermer (Figure-58), on sent ça n'a pas été réfléchi. Ça renforce l'impression de cité et ça ne donne pas envie de partir là-bas, alors que juste à côté il y'a des petites rues où on sent que c'est privatif et très intime c'est agréable on a presque peur de déranger, tandis que là on dirait plus la cité Perret ». (Femme, travail dans le quartier, 27 ans)



Figure-58. Rue du quartier Tafna
(Source : Asma Rezk-kallah, 2019)

La densité de tours est vectrice de transformations paysagères majeures qui modifient le cadre de vie des résidents. Elle est aussi mal perçue par les visiteurs qui montrent un attachement au quartier. Les termes les plus récurrents qui expriment les sentiments de ces populations sont négatifs : « stress », « étouffement », « entassement » ou encore « écrasement ». Une ancienne résidente du quartier de Tafna évoque même le sentiment de « deuil » pour qualifier son ressenti vis-à-vis de la verticalisation du quartier : « En 2010, je suis partie faire le deuil de mon quartier d'enfance. » Les sentiments exprimés sont ceux qu'Eva Bigando (2006) qualifie de « malaise paysager ».

Ce malaise est aussi perceptible par le jeu de mots fait avec le nom du quartier de Tafna utilisé par une partie des enquêtés « Bel Air - Mauvais Air ». Cette dénomination péjorative de leur lieu de vie constitue un indicateur sur la réalité et le sens accordé à ce dernier. De nombreux habitants ont utilisé cette appellation « mauvais air » pour exprimer sa densification et l'étouffement ressenti. D'autres ont utilisé le nom de « Mauvais Air » pour faire allusion au problème de la surcharge des réseaux d'assainissement qu'ils lient à l'arrivée des tours. La nomination de « Bel Air » est utilisée pour décrire les qualités de ce quartier ou dans le sens négation « il n'y a plus de bel air ».

« Si ça continue comme ça ce n'est plus Bel air qu'il va s'appelait, mais mauvais air » (Une femme, résidente du quartier de Tafna, 35-49 ans.)

« Bel air se caractérise par des maisons de maître très jolies. C'était un beau quartier on avait peur de marcher là-bas il y'avait pas de monde. C'était très privé .il y'avait une intimité.... Tu sais que tu es dans un quartier qui porte ce nom. Est-ce que toutes ces constructions (les tours) vont continuer à faire un Bel Air. ? » (Une femme, ancienne résidente du centre-ville, 50 ans et plus.)

Des habitants interrogés évoquent même un sentiment d'insécurité. Plusieurs éléments sont avancés pour justifier ce sentiment tel que l'instabilité du terrain dû à la nature du sol (présence de rivière souterraine), ou la construction à proximité d'une falaise. Cette conviction d'insécurité est renforcée par les observations faites par les riverains, par exemple des promoteurs ayant recours à des forges d'eau. Ces riverains partent du principe que si un terrain (proximité de falaise ou présence d'eau souterraine) est resté sans être construit pendant plusieurs années ou ne comportait que des constructions légères (hangar, dépôt à ciel ouvert petite maison) c'est qu'il n'est pas apte à accueillir des constructions encore moins des tours.

Cela s'ajoute aux différents accidents dus à la construction de tours qui se sont multipliés ces dernières années et qui ont été relatés par la presse locale et les réseaux sociaux Figure-59. Durant les parcours les enquêtés relatent les faits de différents incidents survenus lors de la construction des tours dans leur quartier. Ce sentiment d'insécurité est principalement nourri par le manque d'information et de communication avec les riverains à propos des chantiers et de leur fonction. Aucun renseignement n'est mentionné sur la nature du projet et sa hauteur. Ces derniers expriment un regret quant au fait de ne pas être informé sur les transformations de ce qui constitue leur lieu de vie.



Figure-59. Incidents survenus suite aux travaux d'infrastructure de tours.

Source : <http://algerie-presse.net/detail.php?id=5783> (Gauche) Réseau social Facebook (Droite)

Cette partie de la population n'exprime pas de bien-être face à cette densification qui les affecte. Les problèmes d'ensoleillement causés par ces tours, la largeur inadaptée des rues dans lesquels elles s'insèrent, mais aussi leur forte concentration semble participer au malaise exprimé. La densification verticale des trois quartiers est particulièrement mal vécue par les résidents et visiteurs qui ont pour référence l'ancien paysage (avant la construction des tours et la dégradation du cadre bâti), ce qui représente une grande partie des plus de 50 ans. En effet, l'ancienne forme du quartier n'est pas considérée dense exception faite pour le quartier d'El Moudjahidine.

Outre le ressenti, les sens sont sollicités. L'expérience paysagère *in situ* fait appel au ressenti (lié à l'affect) et au senti (lié aux sensations) ; l'ensemble des sens est alors mobilisé pour révéler un paysage (Bailly, 2018). Dans cette enquête la densité est ressentie à travers le malaise qu'elle crée, mais aussi avec le changement d'ambiance urbaine le résultant de l'augmentation des flux, des nuisances sonores, de la diminution de la végétation ou encore du microclimat principalement l'effet de venturi. Ainsi paysage et ambiance deviennent médiateur des rapports sensibles entre l'individu et son espace de vie (Manola, 2012). Les facteurs décrits attestent d'un changement dans l'ambiance urbaine des quartiers. L'ambiance comprise comme une expérience sensorielle (sonore, visuelle, lumineuse et climatique) d'un lieu non palpable, fessant appel à tous les sens et engageant la sensibilité générale de la personne (Manola, 2012). Plusieurs facteurs participent à caractériser ce sentiment de densité.

Dans un premier temps, la densification perçue repose sur une évaluation basée sur l'intensité du flux dans le quartier de Tafna et El Kettar. Le quartier d'El Moudjahidine est de fait associé à une forte présence de piétons et de véhicules. Par conséquent ces flux ne sont

pas cités comme une conséquence de l'avènement des tours. Pour les deux autres quartiers, la multiplication des tours a engendré un flux de véhicules et de piétons plus important. Dans ce contexte, les enquêtés font mention de l'ouïe pour évoquer principalement les nuisances sonores subies la conséquence du fort flux mécanique. Les nuisances sonores sont aussi le fait des nombreux chantiers des tours qui sont en cours avec des heures de travail continues. L'impression d'un renouvellement du quartier en permanence est soulignée. La lenteur des travaux due à des discontinuités dans le rythme de travail avec de nombreux arrêts et reprises des chantiers impacte la qualité de vie des résidents.

« On subit les chantiers depuis des années Dès qu'un chantier s'arrête, un autre reprend, c'est insupportable ». (Un homme, réside dans le quartier de Tafna , 50 ans et plus.)

En plus des désagréments sonores des contraintes d'ordre fonctionnelles sont soulignés, tels que le manque de stationnement qui pèse sur leur vie quotidienne. L'augmentation du nombre de véhicules dans la rue a pour conséquence des difficultés de stationnement et de circulation.

L'apparition de nouvelles activités (crèche, écoles, nouveaux commerces) contribue à augmenté les flux aux heures de pointe ce qui nuit au calme du quartier. D'autre part ce sont les parkings alloués aux tours qui sont mentionnées. Si certaines tours disposent de parking en sous-sol leurs résidents préfèrent stationner leur voiture dehors pendant la journée.

Les résidents se plaignent des voitures bloquant leur garage, d'autres sont gênés par les voitures stationnant devant leur maison qu'ils considèrent comme une intrusion. Ce constat est d'autant plus vrai dans les ruelles composées de maisons individuelles où le trottoir est souvent considéré comme un espace semi-public, voire privé. L'arrivée des tours dans ces quartiers avec le flux que cela engendre est vécue comme une intrusion atténuant ce sentiment de tranquillité et d'intimité dans le quartier.

La végétation participe aux changements de l'ambiance des lieux. Pour les résidents et visiteurs, la présence de la végétation dans les jardins privés, les rues et les places arborées s'est révélée être un élément déterminant de l'agrément des trois terrains d'étude. Dans le quartier d'El Moudjahidine, c'est le souhait d'avoir plus de jardins que de tours denses qui est exprimé par les habitants. Ils regrettent que les tours occupent des friches inutilisées. Ces friches sont considérées comme des poches d'aération dans un environnement très denses. Pour le quartier Tafna et El Kettar le souhait de préserver ces friches est exprimé comme mémoire du lieu.

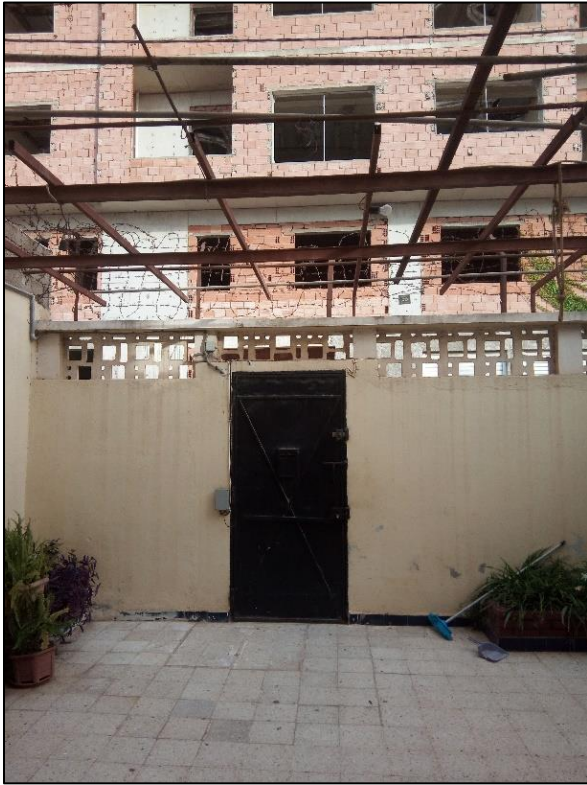
Pour les quartiers d'El Kettar et Tafna, la végétation a disparu à mesure que les tours apparaissaient, accentuant le sentiment de densité exprimé par les enquêtés. Dans leur propos : végétation et densité sont deux termes antinomiques, ils opposent « bétonnage des tours » et « le manque de verdure ». Dans leur propos, les jardins privés visibles depuis la rue sont évoqués positivement, car ils donnent un caractère calme et serein et procurent un sentiment de bien-être pour les résidents et les visiteurs.

« Avant ces tours j'étais tranquille, j'habite une impasse donc c'était très calme on pouvait entendre les oiseaux, il n'y avait pas beaucoup de monde comme on peut le voir là [...], avec les jardins des maisons voisines j'avais l'impression d'habiter au milieu d'une forêt. » (Une femme, réside dans le quartier de Tafna, 50 ans et plus.)

Les résidents regrettent de ne plus entendre le chant des oiseaux après la disparition des jardins des maisons individuelles. Dans une moindre mesure, l'odorat est mentionné par les enquêtés pour décrire les effluves agréables à proximité des arbres et des jardins encore présents.

À l'échelle privée les tours ont une incidence négative sur les jardins des maisons mitoyennes. Les résidents de ces maisons nous ont fait mention de la dégradation de leur jardin pendant la construction des tours (trace de béton sur les plantes, poussière, ombre portée) Figure-60.

Les trois quartiers d'étude profitent d'une proximité à la mer. Cependant les résidents attestent de la diminution de pénétration de la brise marine dans le quartier, une sensation qui est particulièrement accentuée durant l'été. Cette dernière est selon leur propos directement liée à la construction de tours et à la disparition des vues sur la mer (fermeture du paysage). Ce constat a été cité majoritairement dans le quartier de Bel Air. Les enquêtés résidents et visiteurs ont souvent fait référence aux brises agréables en été dans ce quartier. Durant les parcours certains endroits ont été gênants pour les enquêtés ou les effets de vent étaient plus ressentis qu'à d'autres. Les enquêtés pressent le pas dans ces endroits et ne marquent pas d'arrêt pour exprimer leur gêne. Ces endroits correspondent à la présence d'IGH qui se font face créant un effet de « courant d'air » et une augmentation de la vitesse du vent est ressentie Figure-61. D'autre part l'ombre causée par les tours a pour résultat une plus forte sensation d'humidité dans le logement près des tours Figure-61. Ces commentaires qui relèvent du ressenti des habitants et pourraient être confrontés à des études micro climatiques objectives



« J'avais une vigne qui recouvrait toute l'entrée, depuis que les travaux de cet immeuble ont commencé je l'ai perdue, il y avait beaucoup de poussière sans compter les traces de béton que je retrouve dans ma cour.... Je ne pense pas replanter une nouvelle...je vais peut-être élever le mur pour diminuer le vis à vis » (Une femme, réside dans le quartier d'El kettar, 50 ans et plus.)

On peut voir sur la photo les supports de la vigne toujours présente. Le bâtiment en brique est la tour en cours de construction. Une rue de 7 mètres de largeur sépare la maison de la tour.

Figure-60. Vue depuis la cour d'une maison se situant en face d'une tour
(Source : Asma Rezk-kallah, 2019)



Figure-61. Tours dans le quartier de Tafna
(Source : Asma Rezk-kallah, 2019)

La densité des tours est différemment vécue et n'est pas toujours perçue négativement. En effets, d'autres visiteurs et résidents justifient la densité verticale comme une réponse nécessaire à l'attractivité de ces quartiers et au besoin de logements. La métropolisation de la ville est aussi abordée comme une des raisons justifiant la présence des tours particulièrement au centre-ville qui est perçu comme une vitrine pour la ville. Un sentiment de gêne est toutefois ressenti ponctuellement, du fait de la forte proximité de certains bâtiments, et non d'une manière globale à l'échelle du quartier.

« Le centre-ville doit se renouveler il ne peut pas garder son apparence on doit évoluer et pour une métropole il est normal de monter en hauteur. Si on ne monte pas en hauteur, la ville va en pâtir ». (Un homme, fréquente le quartier d'El Moudjahidine, 50 ans et plus.)

Des enquêtés pour la plupart jeunes apprécient ces tours, car elles permettent de varier l'offre en logement. Les tours introduisent de nouvelle typologie de logement avec des appartements de différentes tailles dans des quartiers dominés par de l'habitat individuelles. Ils jugent ces appartements comme plus accessible financièrement que les maisons individuelles. Ces derniers expriment le souhait de s'installer dans le quartier et estiment que la multiplication de tours est une opportunité pour la baisse du marché immobilier.

« Si les tours augmentent, ça va casser les prix et donc ça donnera plus de possibilités aux personnes d'habiter le quartier alors qu'il n'avait pas vraiment les moyens de se permettre une petite maison..... j'aimerais rester dans ce quartier, mais j'habiterai une tour je ne prendrai pas le risque d'habiter une maison, car du jour au lendemain on viendra me construire une autre tour à côté ». (Un homme, réside dans le quartier d'El Kettar, 20-34 ans.)

« Je souhaiterais habiter dans ce quartier, si je pouvais trouver un logement à un prix abordable dans ces tours Je pense qu'avec ces tours le prix des logements dans le quartier risque de baisser et devenir plus accessible » (Un homme, fréquente le quartier d'El Kettar, 20-34 ans.)

Un fort sentiment de densité est soulevé concernant la construction des tours. Ces dernières quand, elles sont groupées sur une même parcelle sont souvent assimilées au grand

ensemble et l'image négative qu'ils peuvent renvoyer. L'ambiance des lieux caractérise ces changements introduits par les tours qu'elles soient sonores, visuelles, lumineuses ou encore climatiques. D'autre part, les tours sont perçus comme des objets participant à l'image moderne de la ville. Cependant, l'ensemble des enquêtés regrettent le manque de planification et de réflexion quant à l'insertion de ces tours.

2.2. L'esthétique des lieux : un nouveau cadre urbain diversement apprécié

Pour les personnes qui résident dans ces quartiers ou les pratiquent depuis plusieurs années (visiteurs), la transformation du paysage est appréhendée à travers son évolution dans le temps. La superposition des différentes architectures est par exemple valorisée. En effet, les enquêtés déclarent ne pas être gênées par la présence des tours datant de la première phase de verticalisation de la ville (1940-1960). Selon leur propos, les modalités d'insertion de ces constructions¹⁵ et leur forme font que ces immeubles constituent des repères et participent à enrichir le paysage du quartier. Ce constat est particulièrement vrai pour le quartier d'El Moudjahidine où l'on retrouve un grand nombre de ces constructions. Ils regrettent cependant leur état de dégradation particulièrement pour la résidence Perret. Durant le parcours résidents et visiteurs déclarent ne pas ressentir la hauteur de ces constructions. Ces bâtiments sont considérés comme faisant partie de l'histoire de la ville. Quand nous interrogeons les enquêtés sur le fait que ces derniers sont plus hauts que certains bâtiments critiqués et ne reprennent pas l'architecture classique du centre-ville apprécié par les enquêtés (moulture, fresque, fer forgé...) ils déclarent qu'ils restent néanmoins uniques de par leur forme qui les rend remarquables.

«...l'immeuble Leclerc, n'a pas ces détails (fer forgé, moulture), mais il a une forme originale, la résidence Perret aussi elle est impressionnante et l'Antinea on ne le voit presque pas quand on est à son niveau on oublierai presque qu'il a cette hauteur ». (Un homme, résident du quartier d'El Moudjahidine Tafna, plus de 50ans.)

Autre espace parcouru est celui du côté du Lycée Lotfi composé d'immeubles de grande hauteur datant de la première phase de verticalisation. D'un point de vue morphologique cette partie diffère du reste du quartier, car les rues y sont plus larges et composées d'immeubles collectifs principalement d'architecture moderne variant de 8 à 16 étages.

Dans cette partie les bâtiments hauts sont mieux perçus par l'ensemble des enquêtés car l'espace y est dégagé les voies sont larges. Les personnes se sentent bien « on respire mieux

¹⁵ Pour les modalités d'insertion voir chapitre I

ici ». Les habitants soulignent la cohérence dans l'architecture des bâtiments leur forme et leur couleur.

« Il est beau ce côté (intersection de la rue Tami AEK et la rue Belhocine)(Figure-62), les bâtiments ont un beau design la couleur est uniforme, moi j'aime ce bâtiment. La rue est large, il y'a de l'air il y a du soleil c'est agréable. Et puis les immeubles sont en largeur (barre). Ils sont en harmonie avec le bâtiment de la wilaya (préfecture) ». (Une femme, ancienne résidente du centre-ville, 50 ans et plus.)



Figure 62. Rue Belhocine
(Source : Asma Rezk-kallah, 2019)

Les nouveaux projets d'immeubles de grande hauteur suscitent le plus souvent un rejet. Les habitants estiment que ces bâtiments ne correspondent pas à « l'esprit du quartier » et ne sont pas en accord avec le caractère résidentiel des lieux ou avec le « patrimoine architectural ».

L'altération du paysage vécu, et notamment le brouillage des repères construits mentalement par les habitants du quartier, participe aussi du rejet recensé :

« Pour moi, trouver un immeuble haut moderne qui t'évoque autre chose que l'architecture existante ici ça déstabilise. [...] On a un lien avec cette architecture on y a des souvenirs et c'est ce qui donne envie de rester dans ce quartier et de l'entretenir. J'ai le sentiment d'appartenir à ce quartier [...] Je ne sens pas que j'appartiens à cette tour. » (Une femme, ancienne résidente du centre-ville, 50 ans et plus.)

Par ailleurs, l'incohérence morphologique, perçue par les enquêtés comme en essor, et le manque de communication avec les habitants, concernant une éventuelle vision globale des transformations, suscitent de l'inquiétude et une incapacité croissante à imaginer le devenir du paysage de leur quartier.

Face à un paysage érigé en référence dont certains habitants éprouvent de la nostalgie, l'impact des tours est mal perçu. 75 % des résidents et 42 % des visiteurs trouvent que les tours dégradent l'aspect esthétique du quartier. Pour cette raison, 83 % des résidents de plus 50 ans ne sont pas favorables à leur insertion dans le quartier et 67 % des résidents plus jeunes. Pendant le parcours, une partie des enquêtés résidents de moins de 50 ans expliquent que « prises séparément » certaines tours ne gênent pas, mais c'est leur multiplication et leur concentration qui annihilent le paysage du quartier.

Ces enquêtés souhaiteraient qu'il y ait un renouvellement urbain réfléchi et moins dense. D'autres enquêtés préféreraient voir ces tours dans les nouveaux quartiers voire des quartiers dédiés aux tours.

L'appréciation des tours semble aussi être conditionnée par leur localisation et leur environnement immédiat. D'une part, nous avons observé que les enquêtés n'étaient pas gênés par les tours se trouvant sur des places ou des rues plus larges. Ce qui correspondrait environ à un ratio h/l est inférieur à 3. D'autre part la rangée d'arbres atténue leur présence à l'exemple de l'avenue Djellat Habib ou la place Garbaoui Mohamed (ex- place fontanelle) dans le quartier d'El Kettar. Malgré la rupture d'échelle que présentent ces bâtiments avec l'environnement immédiat, les enquêtés ne relèvent pas de commentaire. Les arbres créent un écran végétal de ce fait la hauteur est moins ressentie. La hauteur n'est pas toujours perceptible au pied de l'immeuble particulièrement quand le rez-de-chaussée de ce dernier est soigné.

Le traitement du rez-de-chaussée est aussi commenté dans le quartier de Tafna et particulièrement au centre-ville où les rez-de-chaussée sont occupés par des activités commerciales en relation directe avec l'espace public.

Ainsi les propos recueillis confirment le constat fait pour le traitement du rez-de-chaussée des tours aux caractères parfois austères n'offre pas un paysage attractif aux piétons (voir chapitre II).

« Je regrette qu'il n'ait pas traité leur entrée d'une manière plus esthétique, car c'est ce que l'on voit en premier. Ce n'est pas accueillant » (Femme, fréquente le quartier de Tafna, 50 ans et plus)

« Ce qui me dérange ce n'est pas la hauteur, ici ils ont déjà construit plus haut. Mais c'est le traitement qu'il font de leur rez-de-chaussée ». (Homme, résident le quartier d'El Moudjahidine 50ans et plus).

Les habitants émettent des commentaires négatifs quand les tours sont construites sur des rues étroites ou lorsqu'elles côtoient des constructions de faible hauteur. Ce changement d'échelle perceptible provoque des sensations de gêne même si le ratio (L/H) est inférieurs à 3 et la rue reste bien ensoleillée. Dans le quartier d'El Moudjahidine la rupture d'échelle est moins évoquée en raison de la morphologie urbaine du quartier : les gabarits sont plus hauts que dans les deux autres quartiers et les bâtiments sont en l'alignement avec la rue. C'est pourquoi à l'échelle piétonne la hauteur est moins perceptible. Par contre c'est la vue au loin de la masse bâtie par rapport à l'environnement immédiat qui peut déranger.

« J'aime les grands immeubles pris séparément je les trouve beau. Mais au milieu des villas sa gâche l'esprit du quartier. Au centre-ville par exemple les bâtiments sont déjà haut ça dérange moins » (Femme, réside dans quartier d'El Kettar, 20-34 ans)

« Ces tours me gênent ; avant il y avait uniquement des petites maisons, maintenant qu'elles ont été remplacées, c'est déséquilibré [...] Ce n'est pas leur place. » (Une femme, réside dans le quartier d'El Kettar, 50 ans et plus.)

Hormis le rapport des tours à leur environnement immédiat c'est la forme de ces constructions qui est commentée et qui semble influencer leur acceptation.

« Le bâtiment arrondi n'est pas aussi violent que les autres » (Femme, réside dans quartier d'El Kettar, 20-34 ans)

Les immeubles de grande hauteur en barre procurent un sentiment oppressant et d'écrasement même si l'espace est dégagé. La typologie des tours solitaire serait mieux acceptée que les constructions ayant la forme de barres ou encore le groupement de plusieurs tours dans une même parcelle.

La composition de la façade de ces tours et les couleurs utilisées contribuent à avoir une perception positive pour certains et font que leur insertion est moins critiquée. Le revêtement de façade en mur rideau ou façade ventilé, le jeu de terrasse et l'utilisation de matériaux tels que le verre sur les gardes corps sont appréciés. En effet les matériaux autres que le béton contribue pour certains à apporter une impression de modernité et participent à l'appréciation esthétique du quartier. La couleur joue aussi un rôle dans leur appréciation. Par exemple les bâtiments dans les temps clairs (beige, blanc gris clair) sont qualifiés de « propre ».

Par ailleurs, la crainte de l'homogénéisation du cadre bâti avec le reste des quartiers de la ville est exprimée. Pour ces habitants, l'architecture des tours est qualifiée de « banale », « quelconque » et « laide ».

« Il n'y a pas de cohérence dans la construction, il n'y a que quelques maisons anciennes, qui te donnent l'impression d'être ici et pas ailleurs, pour le reste ça reste quelconque. » (Une femme, fréquente le quartier de Tafna, 20-34 ans.)

La couleur des façades est aussi un élément qui a été soulevé pour exprimer cette homogénéisation Figure-63. Des habitants regrettent que les mêmes formes de façade et les mêmes couleurs se répètent dans plusieurs quartiers de la ville ce qui nuit leur paysage et le rend commun avec le reste de la ville. A ce propos un enquêté nous a fait remarquer que la couleur bordeaux et blanche est présente dans plusieurs tours de la ville.



Figure-63. Couleur de façade des tours dans trois quartiers différents.
(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Par ailleurs plusieurs résidents comparent ces tours aux maisons anciennes et à leur architecture. Ils soulignent que malgré l'hétérogénéité des maisons anciennes, elles sont une partie intégrante de ce qui fait le « charme du quartier ».

Pour illustrer cette uniformisation des architectures les enquêtés se réfèrent au quartier de Akid Lotfi et dans une moindre mesure le quartier de Yasmine. Le quartier de Akid Lotfi est cité comme l'exemple de ce qu'ils ne souhaitent pas voir dans leur quartier. Le parallèle est fait par les enquêtés entre le quartier d'El Moudjahidine et le quartier de Akid Lotfi.

Deux centralités à l'architecture totalement différentes appréciés par certain pour son caractère dynamique déprécié pour d'autre à cause de son architecture décrite comme « banal ».

« À mon avis s'il commence a monté haut comme ça le centre-ville va perdre son caractère et ça va devenir comme à Akid Lotfi. Moi je préfère les constructions anciennes, elles ont du charme et son unique on n'en trouve pas pareille ailleurs »

(Une femme, fréquente le quartier d'El Moudjahidine, 20-34 ans.)

Si certains enquêtés expriment des références locales (quartier Akid Lotfi) pour illustrer leur propos d'autres se tournent vers le paysage des pays du golfe, particulièrement les émirats arabes unis et leurs gratte-ciels. Les plus jeunes enquêtés n'hésitent pas à les citer comme exemple de progrès en architecture. D'autres, principalement les plus âgés, qualifient les

tours de ces pays, de modernes et servant l'image de leur pays/ville et font le parallèle avec les tours d'Oran qui sont principalement d'origine spéculative. Cependant dans les deux discours de jeunes et moins jeunes on peut identifier que les Emirats Arabes Unis sont cités comme un idéal des constructions de grandes hauteurs un exemple à suivre.

Avec la perte d'identité visuelle, c'est potentiellement une perte d'identité sociale et territoriale qui est en jeu. Ce constat est fait particulièrement dans le quartier d'El Moudjahidine où la qualité patrimoniale du cadre bâti existant représente une part importante du discours des enquêtés. Ils préfèrent voir les bâtiments existants valorisés et les terrains vacants transformés en espaces publics.

La disparition des vues sur la mer et sur la montagne ou encore la perte de repères visuels sont évoquées comme une conséquence de l'irruption des tours. Pour la majorité des résidents, les tours participent à la fermeture d'un paysage construit ou acquis par l'expérience du quotidien. En revanche, pour les visiteurs qui n'ont pas une connaissance intime des lieux, les tours les aident à s'orienter. Les repères visuels dans ces quartiers ne sont pas toujours partagés par tous. Certains d'entre eux, individuels et disparus, sont souvent rattachés à des souvenirs personnels tels qu'une maison démolie pour la construction de tours ou encore les premières constructions de grande hauteur Figure-64. D'autres repères sont plus largement partagés comme la montagne du Murdjadjo et les vues sur la mer qui ne sont plus aussi dégagées. Les tours contribuent à une recomposition des vues, mais aussi à une superposition de repères mêlant repères collectifs et individuels.



Figure-64. Quartier de Tafna

Sources : <http://forгалus.free.fr/> (gauche) ; Asma Rezk-kallah, 2019 (droite).

La tour sur la photo de gauche est décrite par une enquêtée comme étant autrefois un repère dans le quartier alors qu'après la seconde phase de verticalisation, elle n'est plus aussi visible.

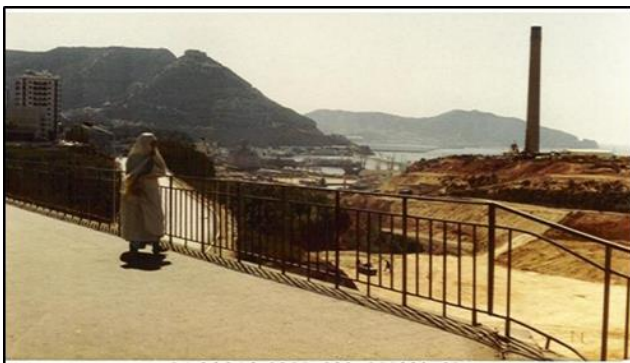
La fermeture du paysage a fait naître un sentiment d'exclusion parmi certains résidents à cause de la privation de certaines vues, désormais réservées à quelques privilégiés. Ce sentiment d'exclusion est accentué par le fait qu'aux yeux des habitants ces constructions n'améliorent en rien l'image du quartier et leur quotidien. Elles ne créent pas de nouveaux espaces collectifs dans le quartier. Ils évoquent le contraste entre ce que certains ont appelé « building » caractérisé par une nouvelle architecture et des habitations qui tombent en ruine ou encore d'anciennes villas. Ces tours sont perçus comme des constructions entièrement tournées vers leur organisation interne ce qui les rend hermétiques au quartier et à la ville. Cette rupture avec l'espace public se matérialise par les clôtures et les différents points de contrôle (gardiennage, badge ...).

« Ils sont montés haut, mais ils n'ont pas pensé à ceux qui habitent en bas [...] On est pour le développement, mais des logements de ce standing doivent avoir un environnement aussi qui répond à ce standing [...], c'est le contraire qui se passe. »

(Une femme, réside dans le quartier de Tafna, 35-49 ans.)

« Il y a un réel contraste entre ces nouvelles constructions où l'on souhaite un certain standing, où tout est beau à l'intérieur et luxueux, et l'insalubrité de l'environnement extérieur. »

(Un homme, réside dans le quartier d'El Kettar, 50 ans et plus).



Avant la construction des tours



Après la construction des tours

Figure-65. Avenue Ould Kablia Saliha avec les tours Cherif

L'avenue de la Figure-65 où sont construites les deux grandes tours Cherif a beaucoup été citée par les enquêtés même si cet endroit ne faisait pas partie des itinéraires des parcours. Ce trajet relie le quartier d'El Kettar au quartier D'El Moudjahidine Avant la construction de ces tours, la vue était dégagée. Les enquêtés racontent les souvenirs qu'ils ont de cet endroit où il y'avait des vergers fréquentés par ces derniers.

« Il a gâché la vue c'était un bel endroit c'était une promenade dégagée. Avant on voyait que la cheminé du port, c'était un repère maintenant avec toute cette verticalité on ne la voit presque plus on ne fait même plus attention ».

(Une femme, ancienne résidente du centre-ville, 50 ans et plus.)

« Avant on passait là-bas pour aller au centre-ville on avait une vue dégagée c'était une carte postale on avait un panorama sur le port, la montagne avec Santa Cruz et la mer. Maintenant cette construction nous écrase, elle a gâché cette vue unique ».

(Un homme, réside dans le quartier d'El Kettar, 50 ans et plus.)



« Avant cette construction depuis mon séjour je laisser les fenêtres ouvertes je pouvais voir la mer depuis mon canapé maintenant je suis obligé de garder les rideaux si je veux ouvrir la fenêtre je n'aime pas cette proximité »

L'immeuble blanc dont parle cette femme est à deux rues de sa résidence (Figure-66). Malgré cela, elle ne se sent plus à l'aise en utilisant sa terrasse. Car elle a toujours eu une vue dégagée depuis celle-ci. Cette femme décrit l'étouffement qu'elle ressent en voyant le paysage du quartier depuis sa terrasse.

Figure-66. Paysage depuis le séjour d'une résidente à El Kettar
(Source : Asma Rezk-kallah, 2019)

50 % des visiteurs et seulement 14 % des résidents sont favorables au renouvellement des quartiers. Ces habitants n'expriment pas un ancrage et un attachement fort à ces lieux. Ils évoquent la nécessité pour une métropole telle qu'Oran d'avoir une image moderne. Même s'ils ont conscience des gênes que cela peut causer pour les riverains, ils mentionnent un paysage verticalisé qui suscite de la « fierté », donnant à voir aux touristes l'image « d'une grande ville moderne ». Cette tendance est encore plus forte chez les populations non résidentes jeunes. Dans leur discours les tours construites à Oran permettrait d'ancrer Oran dans le concert des métropoles du monde.

« Je suis fière que ma ville ait des constructions modernes comme les autres villes développées [...] Le touriste verra que chez nous aussi les choses évoluent. » (Une femme, fréquente le quartier d'El Kettar, 20-34 ans.)

« Il donne une autre image à Oran elle marque son paysage et ça peut attirer des touristes, car c'est un signe que la ville se modernise ». (Une femme, fréquente le quartier d'El Kettar, 20-34 ans.)

« Le quartier se modernise, je suis pour que ça change on est retard dans beaucoup de domaines donc si on peut avoir certaine modernité avec ces constructions je ne suis pas contre » (Une femme, fréquente le quartier d'El Kettar, 35-49 ans.)

« Même si cela ne se fait pas dans les règles, c'est un signe que les choses vont vite et qu'il y'a une certaine dynamique à l'image de la ville d'Oran » (Homme, fréquente rarement le quartier d'El Moudjahidine 50 ans et plus).

Les résidents et visiteurs favorables aux tours ont tendance à qualifier le quartier d'insalubre et de commenter le vieillissement du bâti. Face à ce paysage décrit, les tours sont dites « propres », « modernes » ou « belles ». Ainsi la valorisation des tours passe ici par la dévalorisation du tissu ancien.

« Ces immeubles remplacent des demeures en très mauvais état. [...] Je ne trouve pas de charme à Gambetta ou un caractère particulier, donc j'aime bien ces nouveaux bâtiments. [...] Ils sont beaux et propres. » (Un homme, réside dans le quartier d'El Kettar, 20-34 ans.)

« Si l'ancien bâti était en bon état peut être que ces nouveaux bâtiments me dérangeront, mais ils tombent en ruine donc autant avoir des choses modernes comme ces tours. » (Une femme, fréquente le quartier d'El Kettar, 20-34 ans.)

D'autres associent l'apparition de nouveaux commerces et services à la construction de tours qui insuffle une nouvelle dynamique au quartier.

« Bel Air a embelli avec cette nouvelle architecture. [...] Ces constructions ont donné une nouvelle vie au quartier. » (Une femme, fréquente le quartier de Tafna, 35-49 ans.)

En remplaçant les bâtiments anciens, les tours représentent une opportunité de renouveler le quartier en matière d'images et son attractivité. Par ailleurs, les tours les mieux intégrées à leur contexte sont susceptibles d'être davantage appréciées par les résidents.

2.3. Le vécu des lieux : une cohabitation contrariée

Au-delà de la matérialité du paysage, 42 % des enquêtés s'interrogent sur les conséquences de l'arrivée d'une nouvelle population habitant ces tours. Cette tendance est plus forte chez les hommes lorsque les femmes insistent davantage sur la disparition du caractère intime du quartier. Une partie de la population de moins de 50 ans évoque l'arrivée d'une nouvelle population de manière positive et estime que les tours offrent une perspective de renouvellement de la population et, par la même occasion, de l'image du quartier. Ce constat est particulièrement vrai pour le quartier d'El Moudjahidine au centre-ville où les rapports au voisinage n'ont pas été abordés, car « *le mode d'échange n'est pas celui de la convivialité communautaire où chacun occupe une place connue et reconnue* »(Dris, 1999, p. 137).

Pour les deux autres quartiers, le rapport au voisinage n'apparaît pas d'une manière significative dans le discours de la population des 20-34 ans.

Pour les résidents de 35 ans et plus, les rapports sociaux prennent une part non négligeable dans les discours. Les résidents les plus âgés décrivent avec nostalgie l'esprit de *Houma* que les tours ont mis à mal. Ils considèrent le rapport au voisinage et la cohabitation comme une partie intégrante du caractère du quartier. Le terme «*Houma*» utilisé par les enquêtés est une expression typique de la spatialité arabe, elle désigne un sentiment d'appartenance à une identité communautaire de proximité spatiale basé sur des codes qui régissent le comportement où les rapports de voisinage ont une importance considérable (Dris, 2007). Cette notion peut être assimilée à la quête d'un esprit de village « quartier -village » dans la ville européenne (Semmoud, 2010).

Ces rapports avec le voisinage sans être trop intimes sont nécessaires et se caractérisent par le respect mutuel et des valeurs partagées. En effet l'harmonie dans ce type de quartier repose « *sur le respect de règles implicites de bon voisinage, sur une convivialité respectueuse des distances et de l'intimité de chacun* »(Petitet, 2013, p. 4). L'importance de ces rapports transparaît dans leur description des maisons démolies, lorsqu'ils évoquent notamment les familles qui les occupaient et les relations cordiales qu'ils entretenaient. Ces maisons représentent autant un cadre matériel qu'un mode de vie dans le quartier.

A contrario l'arrivée des tours crée de nouveaux voisinages qui rompent avec cette manière de vivre. Les enquêtés résidents expriment en effet des difficultés à nouer des relations avec ces nouvelles populations, car ils n'ont pas la même pratique des lieux tels que les commerces, les espaces publics ou la mosquée. Pour les résidents, les nouveaux arrivants ne vont pas participer à l'économie locale du quartier, ils ne feront pas leurs courses dans les modestes épiceries existantes, mais ils vont favoriser les supermarchés. Dans le même ordre d'idée, ils précisent que ces résidents des tours vont privilégier la voiture pour faire leur course ou encore pour leur loisir. Les habitants des tours sont perçus comme des étrangers au quartier en raison de leur pratique et leur mode de vie. Ils déplorent le manque d'implication des nouveaux arrivants dans la vie de quartier.

« Les gens qui vont venir s'installer ne vont rien apporté au quartier ils vont prendre leur voiture et allez faire leur course vers les grandes surfaces ».

(Un homme, réside dans le quartier d'El Kettar, 50 ans et plus.)

« Ils (résidents des tours) non pas besoin d'espace vert ou d'espace de jeux dans le quartier, car ils ne sortent pas dans le quartier il ne se mélange pas à nous. Leurs enfants jouent à l'intérieur de la résidence sinon ils peuvent prendre leur voiture aller ailleurs ou sortir en dehors de la ville » (Une femme, réside dans le quartier de Tafna, 35-49 ans.)

De plus, ce qui est mis en cause c'est la mobilité plus intense des personnes qui habitent ces tours. Les enquêtés regrettent qu'une partie de ces logements, souvent des habitats temporaires, ne soient occupés qu'occasionnellement.

« Le quartier n'appartient plus aux habitants ; il n'y a pas de vie de quartier, les gens ne se sentent pas impliqués [...] Ils achètent un confort pour s'isoler.....Quand de nouvelles personnes vont venir habiter ici, il n'y aura plus l'esprit de Houma » (Un homme, fréquente le quartier de Tafna, 20-34 ans.)

« Le fait qu'il y ait des personnes qui achètent des appartements avec un tel vis-à-vis montre bien qu'ils n'ont pas l'intention d'y vivre toute l'année » (Un homme, fréquente le quartier de Tafna, 20-34 ans.)

Les résidents qui habitent à proximité des tours se sentent même parfois étrangers à leur propre quartier, lieu où ils ont souvent grandi et vécu depuis plusieurs années. Ils s'inquiètent de ne plus connaître les personnes qui habitent leur rue. En effet « Être connu des gens et les connaître contribue à créer une familiarité qui est un vecteur d'attachement

tant aux gens qu'aux lieux » (Lehman-Frisch et Capron, 2007, p. 119) et procure un sentiment de sécurité chez les résidents (Lehman-Frisch et Capron, 2007).

En revanche, la densité générée par ces tours garantirait un anonymat davantage prisé par les visiteurs. Ils expriment un sentiment de bien-être et de sécurité du fait de se promener dans le quartier sans se sentir étrangers. Les tours auraient supprimé le caractère intime et privatif des rues appréciées par les résidents et, avec lui, le contrôle social qu'exerçaient ces derniers.

Si l'intimité des lieux était auparavant préservée par les murs de clôture dressés pour chaque maison pour protéger des regards intrusifs, la construction de bâtiment plus haut a supprimé le rôle de ces barrières et ne protège plus des intrusions visuelles du voisinage modifiant ainsi la pratique des espaces extérieurs (jardin, terrasse). Les femmes semblent être les plus touchées dans la pratique des espaces privés. Elles nous confient se sentir moins libres dans leur aspect vestimentaire à cause des potentiels regards du voisinage. Elles confient aussi se sentir mal à l'aise lorsqu'elles sont dans leurs jardins ou leur terrasse pour effectuer des tâches quotidiennes telles qu'étendre le linge ou simplement se détendre en jardinant ou utiliser leur piscine. L'espace privé extérieur est ainsi moins utilisé. Certains riverains cherchent des dispositifs à mettre en place pour réduire le vis-à-vis en utilisant plus de végétation, en construisant une pergola ou en rehaussant le mur de clôture, d'autre déplace leur lieu de vie extérieur à l'arrière de la maison.

L'intimité est aussi perturbée par les nuisances sonores émises par le nouveau voisinage. C'est pourquoi les résidents se plaignent du bruit des nouveaux voisins et considèrent que ces derniers n'ont pas les mêmes codes.



La propriétaire de cet appartement à Miramar nous confie que la raison qui a motivé l'achat de ce bien était cette terrasse.

Cependant suite à la construction de deux autres bâtiments mitoyens, elle ne peut plus l'utiliser comme auparavant.

Elle décrit la difficulté qu'elle a eue pour trouver un bien en bon état en centre-ville et les tarifs inaccessibles des promoteurs immobiliers dans les quartiers centraux.

Figure-67. Vis-à-vis depuis la terrasse d'un appartement dans le quartier d'El Moudjahidine (Miramar).
(Source : Asma Rezk-kallah, 2019)

3. Les résidents face à la transformation de leur paysage : une mobilisation divisée

Dans les cas recensés dans notre étude, la mobilisation reste faible en partie du fait de l'hétérogénéité de la population résidente et des différentes représentations paysagères discutées dans ce chapitre. Elle concerne le plus souvent le seul voisinage mitoyen de ces tours.

Les personnes qui ne se mobilisent pas estiment que ces tours contribuent à requalifier le quartier. D'autres résidents essentiellement les plus jeunes ne souhaitent pas s'ancrer dans leur lieu de résidence actuel et ne jugent pas utile de dénoncer la présence de ces tours. Des résidents avancent que si certains ne se mobilisent pas c'est aussi pour des raisons financières, car ils espèrent vendre leur bien. En effet, on constate que le marché immobilier dans ces quartiers s'est caractérisé par la mise en vente et/ou la transformation d'habitations en lieux d'activités (laboratoire d'analyse médicale, crèche, école, bureau).

De leur côté, les promoteurs à la recherche de surfaces foncières plus importantes n'hésitent pas à solliciter les propriétaires des parcelles voisinant leur terrain pour acquérir de nouvelles surfaces à construire.

Des résidents nous révèlent que certains se sont montrés très insistants pour inciter les personnes à vendre leur maison. Ils utilisent l'argument des nuisances qu'un chantier de cette taille peut causer et la dévaluation de leur bien après l'achèvement du chantier (ombre des tours, vis-à-vis). Face à cette pression, certains résidents peuvent parfois être contraints de vendre. D'autres, en raison de leur âge avancé, nous confient qu'un déménagement n'était pas envisageable et que c'est la raison pour laquelle ils se sont mobilisés, sans succès, pour l'arrêt du chantier.

D'autre part, la mobilisation arrive souvent trop tard. Le projet est révélé aux résidents au moment ultime du processus, c'est-à-dire quand le permis de construire arrive et lors de sa mise en chantier. Les résidents interrogés déplorent le manque d'information en amont, mais aussi pendant le chantier, sur la nature des projets, sur les détails des permis de construire et la hauteur des bâtiments qu'ils découvrent au fur à mesure que le chantier avance.

Prenant conscience des difficultés liées à la reconnaissance de leurs revendications et face à des promoteurs immobiliers puissants, les résidents se résignent. Ils tentent au mieux de négocier une réduction des nuisances pendant le chantier (activités nocturnes du chantier, nuisances sonores, dégradation de leurs jardins, poussière...).

Dans certains cas rares, les promoteurs immobiliers tentent de négocier avec les résidents afin d'éviter l'arrêt du chantier. À titre d'exemple, des promoteurs se sont engagés auprès des résidents à requalifier l'environnement immédiat de leur construction et à réaménager un espace vert ou une place mal entretenue (plantations, espace de jeux, mobilier urbain). Il est important de souligner que dans certains cas observés *in situ*, ces espaces constituent un point à améliorer pour le promoteur immobilier qui souhaite vendre des logements de haut standing.

Conclusion

Comme Nora Semmoud (2010) nous pensons que ce qui donne consistance au quartier et le structure c'est à la fois sa morphologie, son histoire, les solidarités sociales, les pratiques de ses habitants, les espaces publics, ses limites géographiques. Nous avons vu dans ce chapitre comment les tours altèrent les différentes dimensions de ce qui fait un quartier et révèlent des tensions associées à des appropriations différentes du paysage et à des manières diverses de l'habiter.

Le paysage de ces quartiers d'Oran ne semble pas partagé. L'appropriation du paysage par les promoteurs immobiliers fait apparaître une relation de pouvoir qui pose la question de l'accessibilité au paysage pour les habitants. Cela a pour conséquence d'alimenter des relations conflictuelles entre les constructeurs des tours et les résidents. Ces derniers semblent subir plutôt que d'être acteurs des transformations contemporaines de leur quartier. Le plus souvent, les revendications formulées par ces résidents ne mobilisent pas le paysage comme « intérêt général » et concernent principalement l'impact des tours sur leur sphère privée. Cependant, l'analyse du discours des habitants à travers le prisme du paysage ordinaire nous a permis de mettre en évidence que l'impact des tours va au-delà de la sphère privée. Dans l'expérience paysagère ordinaire, celui-ci est à la fois de l'ordre du ressenti, de l'ordre esthétique et enfin de l'ordre du vécu.

Nous avons relevé que la population – résidents et visiteurs – qui habite ces territoires a des perceptions et des expériences paysagères pas toujours partagées. Ces perceptions divergentes sont influencées par l'âge, le degré d'ancrage et d'attachement au quartier et les représentations que l'on a du quartier. Cela a aussi un lien avec la morphologie du quartier, la forme des tours, leur matériau de construction et leur modalité d'insertion.

Les personnes qui ont pour référence l'ancien paysage et une représentation quelque peu idéalisée du cadre de vie qu'ils ont connu ne souhaitent pas le voir changer. De ce fait, les transformations engendrées par les tours construites sans concertation avec les résidents sont mal vécues par les plus anciens, mais aussi par les visiteurs qui connaissaient le quartier avant sa transformation. Ces personnes représentent une grande majorité des plus âgées. Ils rejettent la présence des tours, car elles portent atteinte à la qualité du paysage, mais aussi à leur mémoire, à leur vécu et à leur quotidien.

Ces changements dans leur paysage ordinaire semblent difficiles à assimiler, car comme le souligne Eva Bigando (2004) « Ce que l'homme-habitant recherche dans ce paysage ordinaire, c'est une forme de permanence laquelle il peut se référer et qui lui confère une identité » (p.208). A contrario les tours apportent des changements qui sont vécus comme brutale et irréversibles. Ces opérations accentuent la difficulté à imaginer l'avenir paysager du quartier et par conséquent alertèrent l'appropriation de ces paysages.

L'expérience de la verticalisation dépend aussi des représentations mentales que les habitants ont du quartier, à savoir un quartier vétuste nécessitant un renouvellement urbain ou un quartier agréable (esthétiquement) méritant d'être valorisé, voire protégé, car il dispose d'une spécificité paysagère qu'il devrait conserver.

Si l'étude révèle des divergences de perception, elle met en lumière des éléments appréciés et communs chez les deux populations : l'appréciation de la végétation et des perspectives vers la mer et la montagne qui constituent des repères partagés, ou encore le souhait de plus d'espaces ouverts. Ces communs peuvent être à la fois un support pour fédérer une mobilisation/participation plus large partagée et accessible, et un facilitateur de paroles entre les acteurs afin de faire cohabiter différents usages, intérêts et publics (Sgard *et al.*, 2018).

Saisir les perceptions du paysage au moment d'une nouvelle irruption de tours à Oran révèle des perceptions plurielles, parfois divergentes et contestées. Dans cette partie nous avons mis en évidence ces perceptions divergentes suivant le vécu et l'expérience sensorielle des habitants dans leur paysage ordinaire. Cependant ces perceptions divergentes sont-elles dépendantes caractéristiques sociales des individus ?

Aussi ces tours sont perçus comme des éléments de modernité et participent pour certains à la construction d'un paysage vitrine et pour d'autre elles contribuent à l'uniformisation des paysages. Ce qui nous amènent à formuler la question suivante : Quel impact ont les tours sur le paysage extraordinaire de la ville ? Tel est l'intérêt des propos qui constituent le chapitre suivant.

Chapitre V

Incidences des tours sur la représentation du Skyline de la ville d'Oran

Notre travail de recherche combine des analyses qualitatives et quantitatives, qui permettent d'articuler l'étude de deux échelles du paysage. Dans le chapitre précédent, nous avons démontré que les tours ont un impact sur le paysage vécu des habitants. Dans ce chapitre nous interrogeons l'échelle du grand territoire. Cette enquête questionne les représentations paysagères afin d'identifier les éléments qui participent à l'appréciation du paysage de la ville d'Oran. Plus précisément dans quelle mesure les IGH participent à cette appréciation ? Et quelles sont les variables qui l'influencent ? Cela en s'appuyant sur un questionnaire photo dont la démarche a été détaillée dans le chapitre III. Ce chapitre questionne un échantillon plus large et permet ainsi d'étayer et de mieux spécifier les conclusions de la première enquête.

Les résultats présentés dans cette partie se rapportent à la variabilité des perceptions, induite par les caractéristiques sociales des individus ainsi que l'impact de la composition et de la structure des paysages. Les résultats montrent que les paysages traditionnels caractérisés par la présence de la montagne et du front de mer ont été les plus appréciés par les enquêtés et jugés comme représentatifs de la ville. Toutefois, la perception des paysages modernes marqués par des tours est plus nuancée selon le profil des enquêtés. D'autre part, les tours de la ville d'Oran ne présentent pas le même degré d'appréciation chez les résidents. La distribution spatiale dans l'espace urbain aurait aussi un effet sur l'évaluation esthétique des tours.

1. L'influence des éléments physiques du paysage sur les représentations habitantes

1.1. Les éléments géographiques du site mobilisés comme des référents collectifs

À la question si vous devez choisir une photo pour représenter Oran à une personne n'ayant jamais visité la ville laquelle choisiriez-vous parmi les trois ?

C'est la photo du front de mer qui a été désignée par 79% des enquêtés, vient ensuite la photo du boulevard du 19 mars (photo 3) à 20% et 1 % pour la photo 2 du quartier de Akid Lotfi Figure-68.

L'évaluation des trois images est fortement influencée par la structure de ces paysages (Figure-68). La montagne est désignée par 57% des enquêtés comme le premier élément préféré sur la photo vient en seconde position le front de mer (42%).

Le reste des éléments mentionnés sont la présence du port (12%) et l'architecture des bâtiments (11%). Pour la photo 3, c'est la frange maritime qui est désignée à 50%. Le second élément apprécié est l'architecture des bâtiments (36%).

Le port est cité comme une composante du paysage appréciée par 24% des enquêtés. Les personnes ayant une bonne connaissance de la ville ont une meilleure appréciation du front de mer (photo 1) et la nouvelle frange maritime (photo 3).

L'image du front de mer représente un paysage vitrine que les sondés souhaiteraient montrer à des étrangers. Tandis que le boulevard du 19 mars composé de tours serait un paysage qui est associé à une appartenance mondiale. Ce dernier est apprécié, mais ce n'est pas ce qui va représenter la ville.

Il n'existe pas un grand écart de notation entre l'appréciation de la photo du front de mer et celle du Boulevard 19 mars (différence de 0.3Pt).

La présence dans les deux cas d'éléments géographiques tels que la falaise et la montagne ou encore la mer sont des éléments communs aux photos et pourraient expliquer cette appréciation malgré la différence d'architecture.



Photo 1 : Boulevard de l'ALN (79%)



Photo 2 : quartier de Akid Lotfi (1%)



Photo 3 : Boulevard 19 Mars (20%)

Figure-68. Les paysages de la ville d'Oran présentés aux enquêtés
(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Pour la notation des photos, le score des notes le plus haut est de 7.30/10 et le plus bas 5.60/10, Tableau 12 . La photo 1 est celle ayant reçu la note la plus élevée tandis que la photo 2 le score le plus bas. La dispersion dans la photo 2 est plus importante que dans celle des autres photos avec un écart type de 2. Tandis que la distribution est plus concentrée pour la photo 1 avec un écart type 1.7.

Tableau 12. Moyenne des notes attribuées aux trois photos

	Nombre	Minimum	Maximum	Moyenne	Écart type	Variance
Photo 1	245	1,40	10,00	7,30	1,7	3,0
Photo 2	245	1,40	10,00	5,60	2,0	4,1
Photo 3	245	0,20	10,00	7,00	1,9	3,8

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

La photo 1 révèle un niveau de sympathie plus élevé. Les notes les plus élevées qualifient le paysage de **familier** (8.6/10), **extraordinaire** (7.1/10) et **beau** (7.7/10).

La Figure-69 nous montre qu'il existe une homogénéité de la notation dans la photo 1. Un plus grand consensus est établi quant à la beauté et au degré de familiarité du paysage du boulevard de l'ALN. En effet pour la familiarité l'écart type est égal à 1.9 on remarque qu'une grande partie des répondants ont attribué une note supérieure ou égale à 9. La beauté reste aussi un critère faisant consensus, car la moitié des répondants attribuent une note supérieure à 9 avec cependant un écart -type plus important 2.7.

La photo du quartier de Akid Lotfi a un niveau de sympathie plus faible. Elle révèle une plus grande dispersion dans les notes (Figure-69). Particulièrement pour les paramètres de cohérence et familiarité ou les notes sont plus hétérogènes et l'étendue des boîtes est plus importante. Les notes les plus basses qualifient ce paysage de banal (4.3/10), désordonné (4.7/10) et laid (4.9/10). Le paysage est aussi qualifié de très dense et obtient le score le plus élevé pour ce critère (7.7/10).

La photo du boulevard du 19 mars révèle un score moyen (7/10). Les notes les plus élevées qualifient le paysage de cette photo de **familier** (7.7) et de **beau** (7.2). Un important consensus est établi quant à la familiarité du paysage et une grande dispersion pour la cohérence du paysage avec un écart type égal à 2.6.

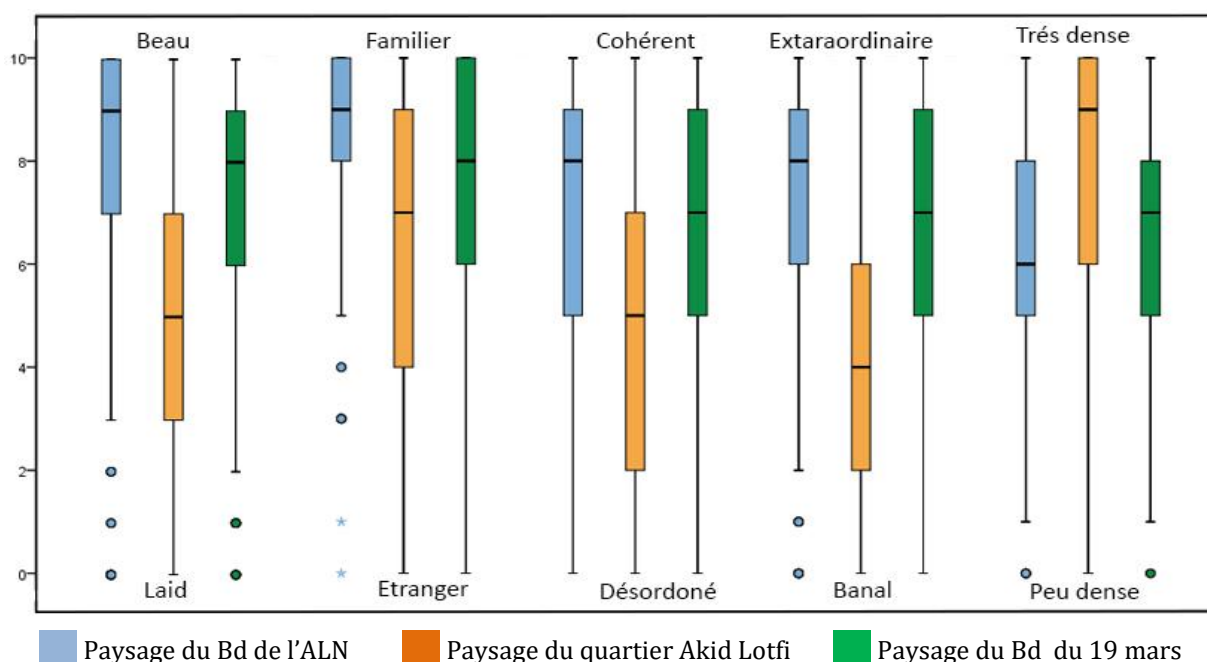


Figure-69. Boîte à moustache représentant la notation des trois photos selon les critères désignés. (Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

On remarque que la valeur attribuée à la densité est inversement proportionnelle à celle attribuée à la beauté. En termes de densité et de cohérence, les deux paysages de la photo 1 (Boulevard de l'ALN) et 3 (Boulevard du 19 Mars) se rapprochent avec une différence de 0.23pt. Le jugement de la beauté est relatif au degré de familiarité du paysage et la cohérence. Les éléments géographiques participent à la familiarité du paysage et leur appréciation. Contrairement à la photo du quartier de Akid Lotfi, il n'y a pas d'élément clairement identifiable. Son paysage se compose d'éléments plus standard que les deux précédentes images. Le quartier d'Akid Lotfi construit à partir des années 1970 composé de ZHUN et d'habitat collectif se caractérise par une architecture répandue dans la périphérie d'Oran. On peut en déduire que l'appréciation de ces paysages est aussi liée à leur lisibilité. D'une manière générale, les sondés ont trouvé les paysages plus beaux s'ils les trouvaient familiers et cohérents.

L'appréciation du front de mer et le boulevard du 19 mars peuvent aussi être expliqués par les photos médiatisées de la ville. En effet, une revue des images diffusées sur les médias télévisuels nous a montré que les images du front de mer sont utilisées pour traiter des sujets culturels et touristiques. Tandis que l'image des quatre tours Mobilart (tours El Bahia)¹⁶ et de la frange maritime est utilisée pour les sujets en rapport avec le développement de la ville à son économie ou plus récemment pour promouvoir les Jeux méditerranéens organisés dans la ville (2022). Un autre élément réside dans la manière dont les images sont prises et diffusées. Les images diffusées du Boulevard du 19 mars sont prises par drone ce qui offre de nouvelles perspectives du paysage, la frange maritime est ainsi esthétisée et magnifiée.

1.2. Le degré de visibilité des tours en lien avec leur appréciation

Les résultats ont montré que les tours n'étaient pas appréciées de la même manière. Suivant leur emplacement mais aussi selon la distance d'observation.

Ainsi, la vue globale d'Oran est relativement bien appréciée, 40% des enquêtés ne souhaitent rien changer à cette vue (tableau 13). Les tours sont mentionnées à 32%. À noter qu'une partie des personnes souhaitant ne rien supprimer propose d'avoir plus de verdure ou la réhabilitation du vieux bâti.

Le tableau 13 montre que les bidonvilles ont été cités par les enquêtés malgré le fait qu'ils ne soient pas visibles sur la photo. Néanmoins, la vue *in situ* depuis le fort Santa Cruz donne à voir des bidonvilles au pied de la montagne.

¹⁶ La nomination des tours et quartiers utilisés dans ce chapitre est celle utilisée par les habitants de la ville d'Oran.

Tableau 13. Les éléments que les enquêtés souhaiteraient modifier

Si vous avez la possibilité de modifier le paysage sur la photo, quel bâtiment où groupes de bâtiments souhaiteriez-vous supprimer ? (Question ouverte)			
	Réponses		Pourcentage d'observations
	Nombre	Pourcentage	
Ne rien modifier	99	39,3%	40,4%
Les tours	79	31,3%	32,2%
Bidonville	24	9,5%	9,8%
Nouveau quartier	18	7,1%	7,3%
Nd	18	7,1%	7,3%
Le port	5	2,0%	2,0%
Réhabilitation	5	2,0%	2,0%
Quartier Bel Air	2	0,8%	0,8%
Quartier de Gambetta	1	0,4%	0,4%
Verdure	1	0,4%	0,4%
	252	100,0%	102,9%

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Ce sont les tours tour du château neuf (59%), les tours Mobilart (15%), la tour de la place Kharguentah(10%) les tours de Chérif Athman (8%) (Figure-70) qui sont mentionnées par les personnes interrogées. Ces dernières se détachent du paysage et se distinguent du reste de leur environnement et ne semblent pas être appréciées. Les tours citées ont une forte visibilité particulièrement dans les quartiers anciens où la canopée urbaine reste relativement homogène.



Figure-70. Les tours que les sondés souhaiteraient voir disparaître (Source : Flickr.com)

Cette différence dans l'appréciation des tours change selon l'échelle de l'image. La tour de la place de Kharguentah est citée par 10% des enquêtés pour la supprimer à l'échelle du grand paysage. Cependant à l'échelle de la place ils sont 61% à souhaiter la supprimer (Figure 71). À cette échelle le volume du bâtiment qui crée un déséquilibre dans le paysage est plus visible ce qui conduit à une perception négative.



(Source : <http://popodoran.canalblog.com>)



(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Figure-71. Photographie de la Place de Karguentah avant/après présenté aux enquêtés

Tableau 14. Possibilité de modifier le paysage sur la photo de la place Kharguentah

Si vous avez la possibilité de modifier le paysage sur la photo, quels bâtiments ou groupes de bâtiments souhaiteriez-vous supprimer ?		
	Effectifs	%
La tour	149	61
Aucun	66	27
Le marché	37	15
Le palais de la culture	5	2
Les routes	1	0.2

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

À l'échelle locale (photo du front de mer Figure-72) les tours Mobilart révèlent un niveau de sympathie plus élevé par rapport à l'échelle globale. Les composantes du paysage du front de mer qui sont le plus appréciées sont en premier par la promenade que constituent le front de mer (87%) et l'immeuble Gay (50%). 39% des enquêtés désignent les tours comme éléments appréciés sur le paysage, plus précisément les tours Mobilart (33%).

À l'échelle du front de mer leur appréciation peut s'expliquer par leur groupement linéaire qui renforce leur imagibilité (Al-Khodmany,2013). Mais aussi parce que ces tours répondent à une esthétique largement médiatisée faite de verre et d'acier associé à une image de la modernité. D'autre part, la rupture dans le linéaire de la façade de la frange maritime n'est pas visible à cette échelle contrairement à l'échelle globale Figure-70.

Quels sont les éléments que vous appréciez sur la photo ?

Quels bâtiments ou groupes de bâtiments souhaiteriez-vous supprimer ?



Figure-72. Photographies du front de mer présenté dans le questionnaire (Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

L'étude menée par Karimimoshaver et Winkemann (2018) démontre que les tours solitaires situés au centre de la ville sont dépréciés et jugés comme ayant un effet négatif sur le Skyline de la ville. Cette étude souligne aussi que les tours situés à la périphérie peuvent être plus largement appréciés, car elles permettent de marquer un Skyline trouvé peut-être monotone. Dans notre cas les tours se situant dans les quartiers périphériques ne sont pas appréciées, car elles produisent un manque de lisibilité et donnent une impression de désordre (photo Akid Lotfi).

Concernant ces mêmes tours (château neuf et tours Cherif Athman), d'autres raisons de leur dépréciation peuvent être avancées. Ces bâtiments ne seraient pas appréciés en raison des événements en rapport avec leurs constructions. Pour la tour du château neuf c'est son aspect de carcasse depuis de nombreuses années, mais aussi sa localisation située à proximité du palais du Bey, un monument datant de l'époque Ottomane (XVIIIe siècle). Cette construction surnommée la « verrue » a selon plusieurs habitants accéléré la dégradation du palais ce qui peut aussi expliquer le rejet de cette tour. Pour les tours Chérif Athman, ce sont les nombreux faits divers associés à ces tours (écoulement de terrain, de nombreux arrêts de chantiers).

Il existe une différence entre l'échelle locale et la vue globale des tours. À l'échelle locale, les enquêtés sont plus nombreuses à souhaiter supprimer les tours (image de la place Kharguentah). Plus l'échelle de l'image est serrée (zoomer) plus le souhait de supprimer une tour est fort. Selon des recherches précédentes, la distance est un facteur clé qui influence l'esthétique visuelle. En effet la distance permet d'apprécier différemment la couleur et la texture des façades de bâtiment (García et al., 2006).

1.3. La localisation des tours et leur impact sur la lisibilité du paysage urbain

Dans la dernière partie du questionnaire nous avons demandé aux enquêtés de localiser des lieux à forte densité de tours à savoir le quartier de Gambetta, Bel Air et le quartier d'USTO et des monuments à proximité de tours (la bibliothèque municipale et la mosquée Ibn Badis) Figure-73.

L'élément le plus facilement repéré est la Bibliothèque à 68% des enquêtés. La proximité de la tour de Kharguentah qui se détache de son environnement la rend facilement identifiable dans la vue globale. Ensuite, le quartier de Gambetta et sa limite marquée par la frange maritime et les tours Mobilart en font le quartier le plus facilement retrouvé.

Les tours grâce à leur taille peuvent devenir un repère à l'échelle de la ville et ainsi accroître sa lisibilité. Les éléments qui se distinguent de leur environnement urbain aident à la

lisibilité du paysage de la ville tandis que la concentration des tours sans créer un point focal annihile le paysage et donne une impression de désorganisation.

Le regroupement des tours peut être l'occasion d'intensifier le Skyline de la ville en créant un cluster et des unités identifiables entre la ville ancienne et les nouveaux quartiers. Ce qui n'est pas le cas pour le paysage actuel de la ville d'Oran. Mal distribuées les tours peuvent avoir un effet contraire comme cela est montré dans les deux quartiers de Bel Air et USTO sont les moins identifiables, la concentration de tours rend le paysage de ces quartiers illisibles depuis le grand paysage leur limite n'est pas clairement identifiable. Ce manque de lisibilité pour le quartier de Bel Air se confirme aussi à l'échelle du piéton. Durant les parcours commentés ce quartier était souvent qualifié par une grande majorité des enquêtés de désorganiser et anarchique. Cette désorganisation est en grande partie liée à l'absence d'une politique de distribution des tours visibles sur le skyline de la ville.

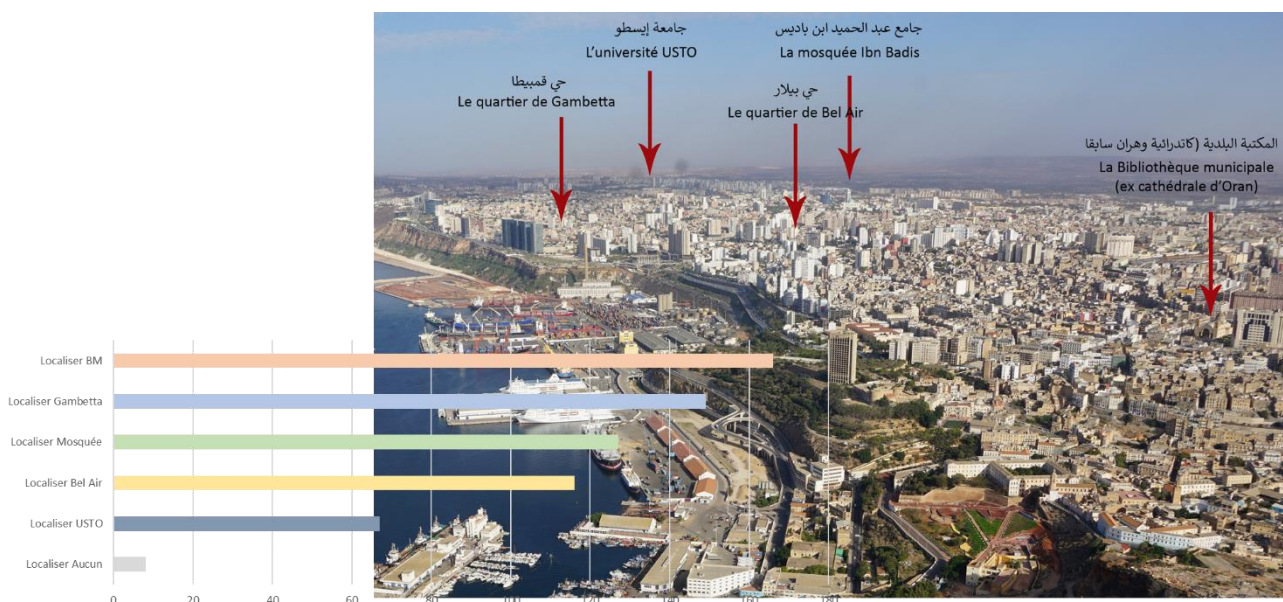


Figure-73. Éléments localisés sur la photo du grand paysage par les sondés
(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

2. Les préférences esthétiques du paysage oranais selon le profil sociodémographique

De nombreuses études ont démontré que la préférence esthétique paysagère est influencée à la fois par la structure des paysages, mais aussi par le profil sociodémographique des répondants. Les résultats de cette enquête montrent les préférences esthétiques des

paysages de la ville d'Oran présentent quelques similitudes avec les résultats d'autres travaux scientifiques.

2.1. L'âge

L'appropriation du paysage est clairement une question de génération. En effet, nous constatons que les personnes plus âgées ont tendance à préférer les paysages comprenant des référents paysagers familiers tels que le front de mer la montagne et ont une vision plus négative des bâtiments de grandes hauteurs. Puisque ces derniers ont montré un désaccord important sur ces énoncés, tandis que, les jeunes répondants (moins 50 ans) y sont plus favorables.

Les populations plus jeunes assistent au développement rapide de la ville d'Oran et à la dégradation des anciens quartiers de ce fait ils sont plus ouverts aux nouvelles formes architecturales. Tandis que les plus âgées restent dans une représentation plus nostalgique de leur ville. Cette vision nostalgique est démontrée par la tendance des personnes âgées à moins bien noter la beauté des paysages en raison de leur évolution qu'ils jugent détériorées. En effet, pour le critère de familiarité du paysage du Boulevard de l'ALN des différences de notation sont soulevées. Les plus de 50 ans donnent des notes inférieures à la familiarité au paysage du boulevard du 19 mars (7.2 pt) que les moins de 50 ans (7.8 pt). Les 20-34 ans semblent les plus familiers avec le paysage du quartier de Akid Lotfi (6.7 pt) tandis que les plus de 50 ans attribuent la note de 6.10 pt. Pour le critère de la beauté les personnes plus de 50ans attribuent des notes plus faibles aux paysages du Boulevard de l'ALN et du 19 Mars (7.3pt) et (6.6 pt). Les plus jeunes attribuent des notes plus élevées avec (7.8 pt) pour le boulevard de l'ALN et (7.2 pt) pour le boulevard du 19 mars.

Les plus jeunes considèrent le paysage indenté de tours plus familier et plus beau que les personnes plus âgées. On peut supposer que les répondants plus jeunes d'une certaine manière ont été plus confrontés à la représentation des images de skyline avec tour des grandes métropoles par divers médias notamment les réseaux sociaux.

Cette familiarité avec les tours se confirme aussi avec le souhait de ne rien changer au paysage du front de mer Figure-72 avec une relation significative avec l'âge ($\chi^2 : p=0.009$). 51 % des moins de 50 ans ne souhaitent rien supprimer contre 30% des enquêtés plus âgées. 68% des plus de 50ans ($\chi^2 =0.002$) souhaitent supprimer au minimum une tour présente sur la photo. La population plus jeune semble plus satisfaite de ce paysage malgré la présence des tours. Comme le mentionne Cottet (2011), la familiarité au paysage contribue à son appréciation.

Parmi les tours présentes sur la photo du front de mer, 37% des moins de 50 ans souhaitent supprimer les tours chérif contre 58% des plus de 50 ans. Le test de Khi2 révèle une relation significative entre la réponse à cette question et l'âge ($p=0.004$). C'est le cas aussi pour les tours Mobilart (Khi2 $p=0.00$). Parmi les personnes souhaitant supprimer ces tours, 48% ont plus de 50ans et 23% 20-34 ans. Il est à noter que plus de la moitié des personnes qui souhaitent supprimer les tours Mobilart souhaitent aussi supprimer d'autres tours sur les autres paysages présentés dans l'enquête.

Sur la photo globale d'Oran, seulement 25% des 20-34 ans souhaitent supprimer les tours contre 48% chez les plus de 50 ans (Khi2 $p=0.007$).

Des résultats similaires ont été démontrés dans une étude à Kheratta (Algérie) où les personnes plus âgées (plus de 40ans) s'identifiaient à l'architecture coloniale tandis que les plus jeunes préféraient une architecture plus contemporaine avec des bâtiments plus hauts et des matériaux plus modernes (mur rideaux) (Benaidja, 2018).

Chen et al. (2015) ont aussi démontré que les personnes plus âgées ont une plus grande affinité avec ce qui a été leur mode de vie, ce qu'ils ont connu avant et sont peu enclins au grand changement du paysage, malgré le fait qu'il soit aujourd'hui en désuétude.

La différence de perception entre les catégories d'âge peut aussi être liée aux repères construits. Comme nous l'avons démontré dans le chapitre précédent les tours opèrent une superposition de repères pouvant altérer la lisibilité du paysage particulièrement chez les personnes les plus âgées. Cette construction des repères a été soulevée dans la deuxième partie du questionnaire. Pour reconnaître les photos de la place de Kharguentah (Figure 71), le palais de la culture est un repère majeur mentionné par 67 % des enquêtés. La tour de Khaguentah n'est pas considérée comme un repère majeur elle est citée par 10% enquêtés. Ce sont principalement les moins de 35 ans qui la mentionnent comme un repère.

Les repères traditionnels construits par les plus âgées étaient plus ponctuels alors que la jeune génération a grandi dans des paysages où les repères sont multiples et sont plus familiers avec des éléments de grande hauteur (Molnarova et al., 2012).

2.2. La catégorie socio professionnelle et le niveau d'étude

La catégorie socioprofessionnelle a une grande influence sur la perception des bâtiments de grande hauteur. Il existe un lien entre le mode de vie des individus et leurs catégories socioprofessionnelles, qui influencent in fine la perception du paysage (Aşur, Külekçi, 2020). C'est pourquoi on peut supposer que les CSP les plus élevées ont plus de moyens pour voyager et ainsi leur perception du paysage peut être modifié. C'est le cas dans cette étude,

nous constatons que le nombre de continents visités influence la préférence des tours. Les personnes ayant visité le plus de continents sont moins favorables aux tours tandis que les personnes n'ayant jamais voyagé apprécient plus les tours.

Pour le Front de mer, 71% des personnes n'ayant jamais voyagé ne souhaitent pas modifier le paysage sur la photo. De même pour la place de Kharguenta 53% de ces personnes ne souhaitent rien modifier. À l'échelle globale ils sont 66%.

Tandis que, 42% les personnes ayant voyagé en Europe (Fisher $p=0.00$), 52% ayant voyagé en Amérique (Fisher $p=0.039$) et 43% au Moyen-Orient (Fisher $p=0.039$) souhaitent supprimer des tours du grand paysage de la ville. À noter que 50 % des enquêtés ayant voyagé en Amérique et au Moyen-Orient ont plus de 50 ans et ont une bonne connaissance de la ville. D'une manière globale, 77 % des personnes ayant visité plus de trois continents souhaitent enlever la tour pour le paysage de la place Kharguentah, 61 % pour le paysage du front de mer, 37% pour le paysage global.

Dans notre étude ces derniers ont une tendance à préférer les paysages traditionnels plutôt que les paysages modernes. Particulièrement les personnes ayant voyagé en Europe. Les personnes ayant été confrontées à de nouveaux paysages deviennent plus sensibles à leur paysage local. Cela se confirme avec la note attribuée au paysage représentant le Boulevard de L'ALN. Ce paysage est caractérisé d'extraordinaire avec une note de 8.1pt. En effet, face à une mondialisation qui tend à l'uniformisation des paysages l'échelle locale est revalorisée, on découvre un rapport au patrimoine plus serré (Collot, 2011). La variété des paysages apparaît comme l'expression de la diversité et le garant des identités culturelles menacées (Ibid.).

Les sondés n'ayant jamais voyagé ont une grande préférence pour les tours. Cela peut s'expliquer en partie par les représentations visuelles et mentales mobilisées par ces sondés. Cette population a pour référence les images de métropoles qui circulent mettant en scène le Skyline indenté de tours. Ces Skylines renvoient à un imaginaire de modernité et de puissance (Didelon, 2010). Cet imaginaire a été relevé dans le discours d'une catégorie de personne durant les parcours commentés.

Nous pouvons aussi émettre l'hypothèse que ces personnes sont plus portées par une influence venant du Moyen-Orient et les images véhiculées de ville telles que Dubaï. Nous avons déjà relevé cet aspect dans les parcours commentés. L'influence du Moyen-Orient a aussi été soulevée par Bergel et Benlakhlef (2011). Ces derniers démontrent comment la mondialisation en Algérie mobilise des références urbaines et culturelles inspirées du Moyen-Orient, des États du Golfe ou de la Chine et semble tourner le dos à l'héritage colonial

et s'éloigner des modèles européens. Par conséquent, de nouvelles formes d'urbanisation sont observées qui empruntent aux Émirats du Golfe ou à l'Asie plus qu'à la rive nord de la Méditerranée. Ces références, importées par des entrepreneurs favorisant pour leurs voyages professionnels ou de loisirs les pays de Moyen-Orient (ibid.), ont participé à la mise en image de la ville et contribuent à ancrer ces représentations dans l'imaginaire des populations locales.

Cette dernière hypothèse mériterait d'être confirmée ou rejetée par un travail plus approfondi sur les modèles urbains mobilisés par les habitants algériens pour expliquer leurs préférences paysagères.

Des différences dans les catégories socioprofessionnelles ont aussi été relevées. Les CSP élevées sont plus nombreuses à avoir une préférence pour les paysages avec des éléments traditionnels tels que le front de mer et les architectures plus anciennes. Tandis que les CSP des catégories 2 et 3, ont tendance à ne rien vouloir supprimer.

Pour la photo du front de mer (Khi2 : $p = 0.016$), plus de la moitié des CSP 2 et 3 ne souhaitent rien supprimer contre 44 % de la CSP 1. Pour l'image globale de la ville (Khi2 : $p = 0.00$) les CSP moins élevés (67 %) ont aussi tendance à ne rien souhaiter supprimer. Les CSP 1 expriment davantage le souhait de retirer les tours du paysage. Pour la place de Kharguentah (Khi2 : $p=0.004$) 66% des CSP 1 et 53% des CPS 2 souhaitent supprimer la tour contre une plus faible portion de la CSP 3 (42%). Pour l'image globale, 38% des CSP1 souhaitent supprimer une tour présente dans le paysage contre 18% des CSP3. Un moins grand écart pour l'image du front de mer où 51 % des CSP 1 expriment le souhait de supprimer un IGH contre 38% des CSP3. À noter que les CSP 3 de manière générale attribuent des notes plus élevées et les CSP 1 les plus faibles. De grands écarts de notation sont constatés pour la beauté des paysages (Tableau 15).

Tableau 15. Notation des paysages selon le critère de beauté

Catégorie		Note photo1 : Beau/laid	Note photo2 : Beau/laid	Note photo3 : Beau/laid
CSP 1	Moyenne	7,3	4,5	6,7
CSP 2	Moyenne	8,2	5,0	7,5
CSP 3	Moyenne	8,2	6,0	8,0

(Source :Asma Rezk-kallah, 2021)

L'ordre de préférence des éléments paysagers reste le même chez les tranches d'âge, les CSP 1 et 2. Tandis qu'il diffère pour la catégorie CSP 3, Tableau 16.

Tableau 16. Préférence des tours dans la photographie du front de mer selon les CSP

Ordre de préférence	
CSP1	Front de mer (74) , immeuble Gay(54), les tours Mobilart (24)
CSP2	Front de mer (48) , immeuble Gay(21), les tours Mobilart (19)
CSP3	Front de mer (36), les tours Mobilart (21), immeuble Gay(16)

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

De la même manière que pour la CSP, nous avons relevé qu'à mesure que le niveau d'éducation augmentait, les bâtiments hauts sont mal perçus.

Le Tableau 17 montre que les personnes ayant fait des études universitaires caractérisent le paysage de Akid Lotfi (photo 2) comme banal et laid en attribuant la note la plus faible tandis que les personnes de niveau primaire attribuent une note plus faible pour le paysage du boulevard de l'ALN.

Les personnes ayant fait des études universitaires aussi attribuent les notes les plus faibles sur les trois photos pour le critère de beauté de même pour les CSP1.

Tableau 17. Moyenne des notes attribuées pour les critères Banal/extraordinaire et Beau/Laid

Niveau d'étude	Banal/extraordinaire			Beau/laid		
	Note Photo1:	Note Photo2:	Note Photo3:	Note photo1:	Note photo2:	Note Photo3:
Primaire	6.3	8,3	8,7	7.0	6,3	9,0
Moyen	7,8	5,7	7,4	8,5	6,8	7,9
Secondaire	7,3	5,3	7,2	8,0	5,9	7,7
Universitaire	7,0	3.9	6.7	7,6	4.5	7.0
Total	7,1	4,3	6,8	7,7	4,9	7,2

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Aussi les personnes avec un niveau d'études plus faible ont tendance à ne pas souhaiter modifier les photos. Pour la photo de la place de Kharguentah, le test de Fisher nous montre qu'il existe une relation entre le souhait de ne rien supprimer et le niveau d'études des enquêtés (Fisher $p=0.00$). En effet les personnes ayant un niveau d'étude moyen ne souhaitent rien modifier sur la photo (67%) à l'inverse des personnes avec un niveau universitaire (21%). Ces derniers désignent la tour comme élément à supprimer (67%). Pour

la photo de front de mer (Fisher : $p=0.02$), 61% n'ayant pas fait d'études universitaires ne souhaitent rien modifier au paysage et de même pour le grand paysage (64%). 55 % ayant fait des études universitaires souhaitent supprimer au moins une tour dans le paysage du front de mer et 37% pour l'image du grand paysage.

Ce phénomène est probablement dû au fait que les personnes très instruites peuvent attacher plus d'importance aux paysages dits traditionnels composés de bâtiments historiques et les éléments matériels paysagers à protéger. Dans ce cas, leur évaluation de l'impact visuel est inférieure à ceux qui n'ont pas fait d'études supérieures. Ceci est en contradiction avec les résultats trouvés dans l'étude de Senoglu et al (2018) où les personnes d'un niveau d'éducation élevé ont une vision plus tolérante des conditions de la société moderne et de l'urbanisme.

Les personnes avec un niveau d'études inférieur avaient un même rapport au paysage que les CSP3. En effet, ces derniers ont eu tendance à ne pas commenter la transformation du paysage en répondant « rien » ou en attribuant des notes plus élevées que les autres catégories. Des résultats similaires à l'étude Bu et al (2021) qui avancent que les personnes avec un faible niveau d'éducation ont donné un score plus élevé que les personnes universitaires, ce qui rejoint la conclusion tirée par cette étude. Les personnes plus instruites seraient plus critiques envers l'évolution du paysage.

D'autre part la transmission du questionnaire par internet a tendance à favoriser des réponses de type « je ne sais pas » chez les personnes les moins scolarisées (Lindhjem, Navrud, 2011). Même si les enquêtés ont été approchés par le média d'un enquêteur cela a donné des résultats similaires. En plus des obstacles que peuvent rencontrer ces catégories de sondés tels que la langue et le vocabulaire relatif au paysage.

Le fait de ne rien souhaiter changer peut-être traduit comme une sensation d'illégitimité à donner son avis sur des questions paysagères qui relèveraient du champ de l'expert. Cela a été ressenti durant les parcours commentés où le premier contact a souvent été difficile avec ces catégories de personnes qui répondaient par « je n'ai pas d'avis sur ces questions », « demander à d'autres ils pourront mieux vous aider ». Ce résultat d'illégitimité pour discuter du paysage est similaire à ce qu'on peut trouver dans les réunions de concertation en France pour les projets d'aménagement (Chelzen, Jégou, 2015; Carrel, 2015).

2.3. Le lieu de résidence

Dans cette étude nous avons interrogé le lien de la perception des tours avec le lieu de résidence et la trajectoire résidentielle. Cependant pour cette dernière cela a été difficile à prouver en raison du nombre insuffisant de répondants ayant vécu dans d'autres villes (67%

des sondés ont toujours vécu dans la wilaya d'Oran). Bien que l'effectif des résidents hors agglomération (27) soit réduit en comparaison aux résidents agglomération (216)¹⁷. Cet effectif est suffisant, car rappelons que de nombreuses études ont montré qu'un échantillon composé entre 20 et 30 personnes suffisent à étudier les préférences paysagères (voir chapitre III).

Plusieurs études soutiennent que le lieu de résidence influence la perception des paysages (Senoglu et al,2018; Bu et al,2021; Orland, 1992).

Comme dans notre étude une différence significative a pu être trouvée entre les habitants de l'agglomération oranaise et les personnes habitant en dehors de l'agglomération. Les personnes n'habitant pas l'agglomération oranaise ont une meilleure appréciation des paysages avec tour. Ils qualifient le boulevard du 19 mars d'extraordinaire (8.1 pt) et plus cohérent (7.8 pt). Pour le même paysage les habitants de l'agglomération attribuent la note de (6.7 pt) pour le critère extraordinaire et 4.6 pour la cohérence. Le reste du questionnaire vient confirmer cette préférence pour les tours, car 52% des personnes n'habitant pas l'agglomération oranaise apprécient les tours présentes sur l'image du front de mer et aussi sur la place Kharguentah ou ils ne souhaitent rien supprimer (52%). Ce résultat est confirmé avec le paysage global (59%).

Les habitants de l'agglomération ne sont pas favorables à la présence des tours dans le paysage. 55% habitants agglomération oranaise (Fisher =0.000) souhaitent supprimer au moins une tour présente sur la photo du front de mer et 65% souhaitent supprimer la tour de la place Khrgeuntah. Pour le grand paysage c'est plus partagé 35% souhaitent supprimer une tour sur le paysage.

Nous avons déjà vu avec les enquêtes des parcours commentés comment une connaissance intime du paysage rend plus sensible à sa dégradation et conduit à cette perception négative. On peut supposer que les habitants de l'agglomération ont une meilleure connaissance du paysage de ce fait ils sont plus sensibles à sa transformation. De la même manière, nous avons démontré comment les résidents qui subissent les désagréments des tours y sont en grande partie défavorables. Ce constat peut aussi s'expliquer à l'échelle de la ville ou les habitants de l'agglomération font face aux conséquences des tours de ce fait ils rejettent leur présence. Tandis que les personnes habitant hors agglomération ont une meilleure appréciation des tours et ont tendance à mieux noter les différents paysages. Car ces derniers semblent mieux valoriser les tours en rapport avec l'image de métropole pouvant offrir des

¹⁷ Deux enquêtés n'ont pas précisé leur lieu de résidence

services qui n'existent pas dans leur lieu de résidence (travail, loisir) et justifient ainsi leur présence.

Les enquêtes de Senoglu et al (2018) et Nasar (1984) ont démontré les personnes avaient tendance à attribuer des notes plus élevées et appréciées des paysages qu'ils ne leur sont pas familiers. À noter que les communes autour de l'agglomération oranaise connaissent de très faibles constructions de grande hauteur ainsi on peut émettre l'hypothèse que ces derniers sont moins familiers avec ces constructions. C'est pourquoi, les résidents de l'agglomération ont tendance à préférer des paysages plus traditionnels dans notre étude c'est le front de mer tandis que les habitants hors agglomération préféreront le paysage des tours un paysage peu familier et idéalisé.

Cependant contrairement à notre étude Bu et al (2021) ont découvert que les résidents de la ville ont montré une différence significative dans leur préférence pour la hauteur des bâtiments en comparaison à ceux vivant dans d'autres endroits. Les natifs de la ville préféraient les bâtiments dépassant la canopée urbaine. Une des raisons évoquées est la familiarité des résidents avec les paysages verticaux des villes voisines considérant le développement de leur paysage local comme lent (Bu et al., 2021). Des résultats contradictoires avec notre étude ou la transformation du paysage sont faits d'une manière rapide et sont ressentis comme anarchique. Cette transformation du paysage n'est pas toujours associée au développement et à la modernité comme cela a été recueilli dans les propos des parcours commentés (voir chapitre IV).

2.4. Le genre

Dans notre étude quelques différences relatives au genre ont été soulevées. Nous avons constaté que les femmes ont tendance à attribuer des notes plus élevées que les hommes.

Les femmes sont moins favorables à la présence des tours sur l'image locale. Par exemple sur l'image du front de mer 56% des femmes souhaitent supprimer une tour contre 46% des hommes. À l'échelle du grand paysage, il n'existe pas une différence significative entre le souhait de supprimer des tours entre les hommes (34%) et les femmes (30%).

Comme le montre le Tableau 18 des différences dans le souhait de supprimer les tours sont relevées selon le genre. Les tours Mobilart sont moins appréciées par les femmes. Cette tendance se confirme à l'échelle globale ces dernières sont moins favorables aux tours Mobilart tandis que les hommes apprécient moins la tour du Château neuf Tableau 19.

Selon Bu et al (2021) les femmes prêteraient plus attention à la hauteur des bâtiments qui est plus visibles sur les images locales, tandis que les hommes préféreraient les bâtiments modernes et les Skylines plus complexes.

Tableau 18. Souhaits de supprimer les tours dans la photo du front de mer selon le genre

	Femme	Homme
Tours Cherif Atheman	55 %	45 %
Tours Mobilart	58 %	42 %
Le groupe de tours au centre	47 %	53 %

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Tableau 19. Préférences des tours selon le genre à l'échelle du grand paysage

	Femme	Homme
Tour du château Neuf	33%	67%
Tour Cherif Atheman	50 %	50 %
Tour Mobilart	67 %	33 %
Tour Khawadja	37%	63 %

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

3. L'expérience paysagère du skyline : définition des lieux d'observation

À la question : Si vous aviez à montrer une grande vue d'Oran à quelqu'un dans quel lieu l'emmèneriez-vous ? Sans surprise c'est la montagne du Murdjadjo qui est citée par 84% des répondants (Tableau 20). En effet, la montagne du Murdjadjo offre des points de vue qui permettent de contempler une grande partie des édifices constitutifs du skyline de la ville d'Oran. Pour la montagne du Murdjadjo nous pouvons identifier deux points de vue le premier depuis le sommet du fort de Santa Cruz et le second depuis le plateau de Murdjadjo. Depuis ces lieux la ville est donnée à voir en oblique une vue largement utilisée pour représenter la ville dans divers supports médias.

Tableau 20. Belvédères à Oran identifiés par les enquêtés

	Nombre	Pourcentage	% d'observations
Montagne Murdjadjo	204	77,6%	84,3%
Front de mer	14	5,3%	5,8%
Autre	12	4,6%	5,0%
Canastel	9	3,4%	3,7%
Nulle part	5	1,9%	2,1%
Kristel	4	1,5%	1,7%
Les falaises (Boulevard 19 Mars)	3	1,1%	1,2%
Depuis la mer	3	1,1%	1,2%
Sommet d'immeuble	2	0,8%	0,8%
Palais du Bey	2	0,8%	0,8%
Promenade de l'étang	2	0,8%	0,8%
Jardin méditerranéen	2	0,8%	0,8%
Le port	1	0,4%	0,4%
	263	100,0%	108,7%

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

Depuis ce lieu le skyline offre une expérience extraordinaire de par la spectacularité de la vue, car il embrasse la totalité de la ville et fait resurgir ses bâtiments emblématiques.

Cependant ce lieu reste très peu fréquenté 52% des enquêtés ne se rendent à la montagne que rarement. L'accessibilité des lieux avec une faible desserte en transport en commun, la sécurité des lieux (lieu isolé) ainsi que le souhait d'avoir plus de verdure reste les points cruciaux que les enquêtés souhaiteraient améliorer (Tableau 21). En matière d'accessibilité l'amélioration du téléphérique est mentionnée par 51% des enquêtés. D'autre part le plateau reste faiblement équipé (banc, table) avec un équipement de lecture du paysage inexistant (Figure 74). 38% des enquêtés souhaiteraient que le plateau soit équipé par des jumelles panoramiques et 33% par des tables d'orientation.



Figure-74. Aménagement du mont Murdjadjo
(Source : Asma Rezk-kallah, 2022)

Tableau 21. Éléments que les sondés souhaitent améliorer dans le belvédère de Murdjadjo

	Nombre	Pourcentage	% d'observations
Sécurité	171	21,70%	69,80%
Téléphérique	126	16,00%	51,40%
Espace vert	113	14,40%	46,10%
Accessibilité	108	13,70%	44,10%
Jumelle	94	11,90%	38,40%
Sentiers piétons	89	11,30%	36,30%
Table d'orientation	81	10,30%	33,10%
Propreté	4	0,50%	1,60%
Équipement de sport	1	0,10%	0,40%
	787	100,00%	321,20%

(Source : Asma Rezk-kallah, 2021)

La seconde catégorie de belvédère citée par les sondés est celle qui s'intègre dans le cadre du paysage ordinaire. Elle n'offre pas de vue oblique telle que la montagne.

Cette typologie de skyline mériterait à notre sens d'être valorisée. Ces derniers réunissent de nombreux critères cités par les enquêtés dans le tableau 21. La frange maritime est citée comme lieu où les enquêtés font l'expérience du skyline de la ville. Le front de mer (le boulevard de l'ALN) est cité par 6% des répondants. Ce dernier offre une vue étendue vers l'est de la ville et la frange maritime composée de tours. Outre que la promenade du front de mer la promenade de Canastel est citée par 4% des personnes interrogées.

Cette promenade connaît ces dernières années un regain d'intérêt comme en témoigne l'installation de quelques restaurants tout le long de cette promenade. Cependant cette dernière manque de visibilité en raison de sa localisation. La promenade de Canastel se situe à l'intérieur d'un quartier résidentiel. Contrairement au front de mer du centre-ville qui reste fréquenté par de nombreux visiteurs la promenade de Canastel est davantage fréquentée par les résidents de la ville plus particulièrement une population plus jeune. Notons que cette promenade a fait l'objet d'un appel de réaménagement de la part des autorités de la wilaya d'Oran pour mieux la valoriser.

La promenade de Ibn Badis construite en 1836 ainsi que le jardin méditerranéen restent très peu cités (0.8%).

La promenade Ibn Badis (ex- promenade de l'étang), offre des vues vers la frange maritime et de l'autre vers l'ancien quartier de Sidi El Houari avec le montage de Murdjadjo et le port en contrebas Figure-75. Ce lieu nous semble réunir des éléments essentiels que recherchent les enquêtés à savoir une bonne accessibilité, un cadre verdoyant, des sentiers piétons ainsi que des airs de sports.



Figure-75. Vue depuis la promenade Ibn Badis
(Source : Asma Rezk-kallah, 2018-2019)

Seuls deux enquêtés ont cité les deux jardins qui offrent des vues panoramiques sur Oran, malgré la présence de quelques aménagements pour accompagner cette expérience telle que des bancs orientés vers le paysage.

Les belvédères à partir de constructions sont cités à l'exemple du palais du Bey qui offre une vue sur l'ancien quartier de Sidi El Houari.

Dans la catégorie autres, les répondants ont cité des places publiques telle que la place d'armes ou encore des quartiers sans être précis.

Bien que la montagne Murdjadjo est le spot d'observation le plus cité, car il reste l'un des rares lieux qui offrent une vue en oblique et distancée qui met en évidence l'ensemble du volume urbain de la ville. D'autres lieux existent dans la ville comme les jardins ou encore le front de mer. Ces dernières offrent des vues globales horizontales et sont plus accessibles mais ont été très peu citées. Une hypothèse serait que les personnes font l'expérience du skyline dans ces paysages sans s'en rendre compte. Car ces derniers font partie de l'expérience quotidienne de la ville. C'est un lieu faisant partie de leur paysage quotidien et ne le considère pas comme touristique.

Conclusion

L'examen des expériences esthétiques dans les paysages urbains peut orienter les types de caractéristiques physiques qui tendent à rendre certains paysages attrayants aux yeux de la population. C'est ce que nous avons tenté de montrer dans ce chapitre à travers la représentation du Skyline de la ville d'Oran et l'incidence des tours sur son appréciation. Le skyline comprend comme une composition à la fois matérielle et idéale. Cette vue distancée met en évidence un agencement des volumes de la ville (Appert,2016). Se juxtaposent ainsi, des éléments paysagers identifiés par les habitants comme dignes de les représenter et susceptibles de servir leur « image » un « paysage vitrine ».

Les résultats ont identifié le front de mer de la ville (boulevard de l'LAN) comme un paysage vitrine, car il est constitué d'éléments géographiques singuliers tels que la montagne la promenade qui surplombe la mer et les falaises. Ces derniers sont mobilisés comme des référents collectifs par les différents enquêtés.

Aussi, de par leur hauteur et leur forme, les tours contribuent à la lisibilité de la ville et peuvent être des éléments de repère dans la ville. Cependant dans notre cas d'étude nous avons démontré comment ces dernières suivant leur distribution spatiale, mais aussi leurs regroupements nuisent à la lisibilité du paysage.

Ainsi, une attention particulière doit être portée à l'emplacement des tours quand ces dernières se trouvent à proximité de bâtiments emblématiques de la ville ou quand ces tours peuvent obstruer des vues vers des éléments identifiés comme des référents paysagers. Ces référents paysagers peuvent être intégrés aux politiques urbaines visant à réguler la hauteur des tours de telle sorte à protéger les éléments qui représentent le skyline oranais. Ces dispositifs permettent de prendre en compte la dissimulation de bâtiments importants ou le fait que celui-ci ne soit pas visuellement dominé par la masse et la hauteur d'une tour. Comme c'est le cas pour les tours montrés dans ce questionnaire : tours à proximité de la

bibliothèque municipale (ex- cathédrale et le palais de la culture), la tour à proximité du palais du Bey. Aussi l'enquête a montré qu'il est important d'associer l'échelle locale et globale pour évaluer l'impact des tours. Les représentations des tours peuvent changer selon la distance d'observation.

Nous avons vu que les paysages modernes composés de tours suscitent différentes réactions selon le profil sociodémographique des enquêtés. L'appréciation des tours semble particulièrement déterminée par l'âge, la catégorie socioprofessionnelle, le niveau d'études, le lieu de résidence et plus faiblement par le genre.

L'étude a cependant quelques limites de par l'échantillon qui ne permettait pas d'étudier toutes les variables pour mieux saisir l'appréciation des tours telles que les caractéristiques des lieux de résidence (tours ou maisons), les trajectoires résidentielles ainsi que les modèles urbains mobilisés pour évaluer ces paysages. Par ailleurs, le questionnaire a été distribué aux résidents de la wilaya d'Oran ces derniers ont déjà une connaissance de la ville. Des études complémentaires pourront être menées sur les visiteurs /touristes afin de mieux saisir l'appropriation de ces paysages urbains.

La mise en scène du Skyline est un enjeu important pour l'appropriation du paysage pour ces habitants. Ça mise en scène peut contribuer la médiatisation et la promotion de l'image de la ville et accroître son imagibilité à l'échelle nationale voire internationale.

C'est pourquoi, des points d'observation du skyline de la ville ont été relevés qui mériteraient une attention particulière. Des belvédères et points de vue restent méconnus, voire trop peu utilisés. Le point d'observation le plus connu des habitants est celui de la montagne du Murdjadjo. Cependant ce dernier reste difficile d'accès. D'autres lieux ont été cités à un plus faible pourcentage, mais nous avons souhaité les mettre en évidence. Ces derniers faisant partie du paysage ordinaire n'offrent pas de vues obliques comme depuis la montagne, mais offrent des vues horizontales sur des éléments constitutifs du paysage oranais. C'est pourquoi une attention particulière pourrait être accordée à ces lieux, car elle regroupe un bon nombre de critères que les enquêtés souhaiteraient avoir dans ces lieux. Des dispositifs d'aide à la lecture du skyline tels que des tables d'orientation et de jumelle peuvent être ajoutés afin d'agrémenter l'expérience du skyline et participer à son appropriation.

Conclusion générale

Si la thématique paysagère n'est pas nouvelle, son approche comme une expérience sensible mettant en avant les représentations et perceptions paysagères situées spatialement reste encore très timide dans le contexte algérien. En effet, hormis les rares textes réglementaires qui traitent de l'environnement et dans lesquels la notion de paysage urbain n'est pas très identifiable, il reste beaucoup à faire en ce qui concerne la fabrication du paysage urbain en Algérie.

Si l'on considère que beaucoup d'objets participent au façonnage du paysage urbain, il demeure que l'élément vertical « l'immeuble à grande hauteur : l'I.G.H » est très présent dans la production de paysage vertical dans de nombreuses villes dans le monde.

En Algérie, ce phénomène tend à se généraliser, spécialement dans les villes les plus importantes, du fait de la rareté du foncier et de l'absence d'une réglementation claire traitant de la question de la verticalisation des paysages.

Notre problématique de recherche avait pour objet d'étude le phénomène de la verticalisation rapide et incontrôlée (à travers l'immeuble à grande hauteur) que connaît le paysage urbain de la ville d'Oran et qui reste très peu abordé dans les recherches en architecture sur la ville d'Oran. En effet, nous aspirons à travers cette réflexion d'apporter quelques éléments de réponse à deux interrogations principales de ce travail :

- 1) Quelles sont les modalités d'insertion des immeubles à grande hauteur dans le territoire de la ville d'Oran ? Ces stratégies d'insertion peuvent-elles favoriser la production d'un paysage en partage ?
- 2) Quelles sont les incidences de l'insertion des immeubles à grande hauteur dans le paysage de la ville d'Oran en termes de représentation et de matérialité du paysage urbain ?

En guise de réponse à ces questionnements nous avons émis les hypothèses suivantes :

- Le paysage urbain est considéré comme un résultat des opérations urbaines sans une réelle prise en compte en amont de ses caractéristiques dans les différentes insertions urbaines. La qualité paysagère est rarement posée comme un objectif à atteindre, reléguée derrière des objectifs de rentabilité financière. Le résultat est l'insertion des immeubles à grandes hauteurs qui participent à l'uniformisation des quartiers de la ville à travers les mêmes modalités d'insertion. Ces modalités ont pour effets de supprimer les spécificités paysagères et morphologiques des quartiers.

- Les insertions des IGH à Oran participent à la privatisation du paysage de la ville engendrant une privation de vue, de soleil et d'air. Il va à l'encontre d'un paysage urbain construit comme bien commun.

Aussi, la multiplication des tours dans l'ensemble du territoire de la ville contribue à créer des représentations qui ne sont pas toujours partagées. Cette diversité de représentation est liée aux caractéristiques sociodémographiques des habitants susceptibles d'apprécier ou non ces constructions. Mais aussi aux caractéristiques des tissus dans lesquels elles s'insèrent.

L'examen de la littérature scientifique a montré qu'il est largement admis que le paysage est considéré comme un rapport multisensoriel entre l'homme et son environnement matériel. Il est aussi le résultat des politiques urbaines, avec ses compositions urbaines et paysagères, ainsi que des représentations et perceptions, qu'elles soient individuelles ou collectives. Il est à la fois un objet matériel et idéal projeté ainsi que vécu (Bailly et al., 2018; Bigando, 2006; Appert, 2016; Manola, 2012). Toute transformation du paysage à travers l'introduction de nouveaux objets (les IGH dans notre cas) devrait combiner en son sein l'ensemble de ces dimensions.

L'état de la question en Algérie, a révélé que le paysage est souvent confondu avec la notion d'environnement ce qui explique en partie l'absence de la prise en compte des perceptions paysagères. Comme déjà souligné, la problématique environnementale faisait appel principalement au savoir du scientifique et de l'expert technique celle du paysage appelle à des connaissances interdisciplinaires qu'elles soient expertes ou profanes. C'est pourquoi la prise en compte du lien entre le paysage et ses habitants permet de développer une pensée urbaine nouvelle, non plus maîtrisée par les seuls experts techniques de la ville, mais ouverte aux autres visions. Le paysage constitue donc bel et bien un média facilitant le débat (Bigando, 2006; Manola, 2012; Djelal, 2014).

L'objet de la recherche a été d'étudier les incidences paysagères sur la matérialité et la représentation du paysage urbain de la ville d'Oran en articulant deux échelles : celle du quartier, essentiellement les quartiers centraux de la ville qui sont en pleine transformation et celle du grand paysage. Pour ce faire, la thèse repose sur le traitement des résultats de deux démarches méthodologique complémentaires : les parcours commentés et le photo questionnaire. De ce point de vue, l'usage des deux méthodes a permis de cerner en même temps les modalités d'insertion des IGH et les perceptions des habitants du paysage urbain oranais.

Cependant comme nous l'avons vu, l'enquête par photo questionnaire n'est pas adaptée pour l'ensemble des catégories sociales. Pour les parcours commentés à l'inverse, toutes les catégories sociales étaient volontiers disposées à parler du paysage qui constitue leur cadre de vie. Cependant, cette méthode demande une logistique considérable pour être réalisée à grande échelle. C'est pourquoi les deux démarches sont complémentaires et nous semblent intéressantes pour révéler les dimensions sensibles et cognitives du territoire étudié.

L'analyse et l'interprétation des résultats de notre recherche ont ainsi révélé que la crise que traverse le paysage de la ville d'Oran a été matérialisée par la multiplication des tours sur l'ensemble du territoire. En effet, l'examen de l'histoire récente de la ville a confirmé trois phases de développement des tours dans le paysage de la ville d'Oran. Durant la première phase nommée « décollage : 1940-1960 », l'Algérie a occupé une place importante dans le débat international concernant les tours. Dans sa première conception théorique, la tour a d'abord été pensée pour marquer la puissance économique et la stabilité politique de la présence française en Algérie, tout comme elle a été considérée comme un objet porteur de modernité. En effet, la construction des premières tours dans la ville d'Oran correspond au grand projet de modernisation de la ville. Avec l'arrivée du plan de Constantine, la tour perd sa dimension symbolique de modernité pour devenir un objet purement technique et quantitatif. Cette visée sera poursuivie après l'indépendance. La phase qui a suivi celle de « l'étiage : 1962-2000 » est caractérisée par un ralentissement de la construction des IGH. D'une part, durant cette période des changements majeurs sur le plan de la planification urbaine ont été apportés ce qui a amorcé le retour des tours. D'autre part, ces nouvelles orientations n'ont pas anticipé ce contexte favorable à la construction de tours ce qui a donné une distribution spatiale faite au coup par coup, au grès d'opportunités foncières. Cela se lit parfaitement sur le skyline de la ville.

Cette distribution spatiale des tours nous a montré qu'il existe une relation étroite entre leur situation géographique et les opportunités foncières offertes. Laquelle distribution est parfois motivée par des aspects liés à l'attractivité du territoire mais rarement à des considérations morphologiques liées à la fabrication des paysages. Le retour des tours se fait suivant des stratégies opportunistes ne respectant pas la morphologie des quartiers dans lesquels elles s'insèrent. Nous avons vu que les tours sont réparties spatialement à l'échelle de tout le territoire à travers les mêmes modalités d'insertion, ignorant les spécificités paysagères des quartiers. Ce qui confirme notre première hypothèse selon laquelle le paysage urbain est considéré comme un résultat des opérations urbaines sans une réelle prise en compte en amont de ses caractéristiques dans le tissu urbain. La qualité paysagère

est rarement posée comme un objectif à atteindre, reléguée derrière des objectifs de rentabilité financière. L'absence de la prise en compte du paysage a pour résultat des immeubles de grande hauteur qui participent à l'uniformisation des quartiers de la ville. Ces derniers présentent les mêmes modalités d'insertion dans les différents quartiers à savoir : forte emprise au sol, absence de transition dans les hauteurs, ratio hauteur/largeur de rue élevée. Ces modalités ont pour effets d'altérer les spécificités paysagères et morphologiques des quartiers. Néanmoins si ces constructions participent à une homogénéisation des territoires par leur architecture semblable, elles ne reproduisent pas nécessairement les façades de l'architecture mondialisée (verre et acier).

Nous avons démontré que le grand paysage était une donnée ignorée dans l'intégration des tours alors qu'il est primordial d'avoir une vision globale sur la composition du paysage et aussi de désigner des zones favorables à leur implantation. La seule donnée de la présence de foncier facilement mobilisable n'est pas suffisante au risque d'aliéner une partie de la population résidente sur place. Cette vision globale doit prendre en compte les deux paramètres indissociables que sont la localisation et l'intégration des tours.

À l'échelle du grand paysage, la localisation des tours à Oran doit favoriser la construction d'un paysage identifiable et attractif pour répondre aux enjeux d'une métropole telle qu'Oran. En effet, leur localisation devrait considérer la présence de bâtiment à caractère patrimonial (ex- cathédrale d'Oran, le palais du Bey). Leur visibilité impose aussi d'évaluer leur forme avec une attention particulière pour le couronnement du bâtiment et sa hauteur. A cette échelle se pose aussi la question de la mise en scène de ce paysage. Nous avons identifié des lieux pouvant offrir une expérience du paysage exceptionnel. Des lieux qui ne sont pas suffisamment mis en valeur. Une attention particulière pourrait être accordée au lieu faisant partie du paysage ordinaire et facilement accessible tel que les jardins. Ces derniers doivent être accompagnés de dispositifs d'aide à la lecture du skyline (table d'orientation et jumelles). Ces aménagements ont pour objectif de faciliter l'appropriation du skyline par les habitants.

Outre l'aspect morphologique des quartiers, l'enquête des parcours commentés a permis de démontrer que les tours altèrent les différentes dimensions matérielle et immatérielle de ce qui fait un quartier. Dans les quartiers étudiés les tours participent aux changements d'ambiance urbaine, l'esthétique des lieux, mais aussi la cohabitation entre les nouveaux arrivés et l'ancien voisinage. Ce qui a pour résultat des tensions associées à des appropriations différentes du paysage et à des manières diverses de l'habiter. Cela donne aussi lieu à une privatisation du volume urbain ayant pour conséquence la privation de soleil,

le manque d'espace public partagé, mais aussi la fermeture de paysage vers certaines vues et monuments au profit des résidents des tours. Des problèmes d'accessibilité, mais aussi d'équité sont relevés. C'est pourquoi ces tours apportent des changements qui sont vécus comme brutaux et irréversibles pour une partie des habitants. De ce fait, la production du paysage dans ces quartiers ne répond pas convenablement à une conception durable et va l'encontre d'un paysage construit comme un bien commun, ce qui confirme la première partie de notre deuxième hypothèse.

Les parcours ont démontré que les différentes perceptions étaient liées aux représentations visuelles que l'on se faisait du quartier, à la connaissance intime ou non du quartier, mais aussi à la morphologie du quartier, la forme des tours, leur matériau de construction et leur modalité d'insertion.

En effet, les modalités d'insertion relevées dans le chapitre II et les enquêtes du chapitre IV ont révélé que la perception semble être le résultat d'une combinaison d'éléments en lien avec la localisation et le rapport à l'environnement direct, la largeur de la rue, le rapport à la mitoyenneté, la présence d'arbres, la présence d'autres IGH dans l'environnement immédiat, l'ombre portée sur l'espace public, ainsi que l'esthétique des façades.

En somme la perception négative des IGH est en partie liée à l'absence de transition dans les hauteurs, l'absence de traitement du rez-de-chaussée des tours et le volume imposant de la tour. A titre indicatif, les barres sont les moins appréciées.

En revanche, les tours les mieux acceptées étaient celles qui avaient un dégagement tel une place, un rapport hauteur bâti/largeur de rue est inférieur à 3, un rapport hauteur de tour/largeur de tour supérieur à 2.5, ou enfin un faible degré de visibilité à savoir perception visuelle fragmentée de la tour en raison de la présence d'arbres par exemple.

Nous avons tenté de saisir le rôle des tours dans la lisibilité du grand paysage, mais aussi celle du paysage du quartier. À l'échelle des quartiers, nous avons montré comment les tours participent à une superposition des repères. En effet si pour certains les tours constituent des marqueurs dans le quartier pour d'autres elles ont tendance à rendre moins visibles d'autres repères tels que la montagne Murdjadjo. D'autre part à l'échelle du grand paysage, des groupes de tours apparaissent sans une vision d'ensemble sur la composition du skyline de la ville. Ce qui a pour résultat d'affaiblir la lisibilité du paysage.

Leur regroupement ne reflète pas le caractère du quartier tel que le quartier de Bel Air et de Gambetta qui ont un caractère plutôt résidentiel à faible hauteur. C'est pourquoi la concentration de tours dans un même quartier doit avoir pour objectif de marquer des pôles urbains majeurs à l'échelle de la ville (centralité, pôle économique) en prenant en compte l'identité et la morphologie du quartier.

En partant des enquêtes dans le contexte de la ville d'Oran les tours devraient contribuer au réseau des espaces publics, en proposant des espaces communs au pied des tours. Ces lieux de sociabilité peuvent être importants pour la cohabitation dans le quartier. Leur construction devrait veiller à protéger, mais aussi renforcer la présence de la végétation du quartier. Aussi elles devraient mettre en valeur le paysage du quartier en protégeant les vues vers des repères importants de la ville tels que la montagne de Murdjadjo. Leur insertion doit avoir pour rôle d'aider l'habitant à se repérer spatialement dans le quartier. Une attention particulière devrait être donnée au rapport à la rue, au raccord des gabarits existants, à la volumétrie du bâtiment et au traitement des façades afin d'éviter le mur pignon et préserver la qualité du tissu.

L'enquête par « photo-questionnaire » nous a permis de mieux comprendre la variabilité des perceptions entre les individus. L'âge s'est révélé être une variable importante dans la perception des tours. Si les personnes âgées ont une vision nostalgique de ce qu'était leur paysage, les plus jeunes sont davantage ancrés dans la modernité avec laquelle ils sont plus familiers. De plus, les jeunes n'ont, pour la majorité, connu les quartiers centraux que dans leur état dégradé. Chez cette population la valorisation des tours passe par la dévalorisation du tissu ancien, d'où leur souhait d'un renouvellement urbain pour ces quartiers de la ville. Aussi, nous avons relevé qu'à mesure que le niveau d'éducation et la catégorie socioprofessionnelle augmentent, les bâtiments hauts sont mal perçus. Les personnes mieux instruites semblent être plus sensibles au paysage local et de ce qui fait la spécificité de la ville telle que les bâtiments historiques et les éléments dits de nature du paysage : la montagne, perspective vers la mer ou encore la falaise.

La multiplication des tours dans l'ensemble du territoire de la ville n'est pas considérée comme des référents paysagers familiers pour l'ensemble des habitants. Ce sont les éléments qui composent la géographie du site de la ville d'Oran qui contribuent à la familiarité du paysage. Ces éléments géographiques sont des référents paysagers que de nombreux enquêtés partagent. Ils participent ainsi à l'appréciation des paysages malgré la différence d'architecture.

Les tours suscitent des réactions qui ne sont pas toujours partagées suivant les caractéristiques sociodémographiques des habitants. L'appréciation des tours semble particulièrement déterminée par l'âge, la catégorie socioprofessionnelle, le niveau d'études, le lieu de résidence et plus faiblement le genre. Ce qui corrobore la seconde partie de notre deuxième hypothèse.

Il est important de noter que les enquêtés ayant une appréciation positive des tours regrettent néanmoins les problèmes qu'elles peuvent générer à l'échelle des résidences individuelles et du quartier, mais n'évoquent pas l'échelle du grand paysage. Pour le reste des enquêtés ce ne sont pas les tours comme construction qui sont rejetées, mais plutôt leurs relations et leurs impacts sur le paysage. C'est pourquoi des tours mieux intégrées à différentes échelles du paysage peuvent créer des perceptions moins clivantes.

Nous pensons que les instruments actuels d'urbanisme ne sont pas suffisants pour gérer la verticalisation du paysage urbain. Une vision globale à travers une politique paysagère prenant en compte les différents enjeux inhérents au concept est primordiale pour la ville d'Oran. Des objectifs quant au devenir du paysage de la ville d'Oran doivent être déterminés. Par ailleurs, au vu de la lenteur de la mise en place d'une nouvelle politique urbaine par rapport à la rapidité de la transformation du paysage, des mesures doivent être prises pour accompagner la mutation du paysage. C'est pourquoi, les documents d'urbanisme actuels sous réserve d'être respectés doivent être complétés par des documents annexes pouvant permettre la gestion momentanée des tours dans le paysage.

Ce document peut prendre la forme d'un guide pour l'intégration des tours. Ce guide peut être à la fois un outil d'aide à la conception pour les porteurs de projets, mais il peut aussi aider les instances chargées de délivrer les permis de construire à évaluer des projets de tours. Ces prescriptions reposeraient sur les aspirations sociales des habitants des quartiers concernés mettant en valeur ce qui est partagé pour construire un paysage urbain accessible à tous. Il devrait en outre préciser la localisation préférentielle des tours à l'échelle de la ville ainsi que les modalités d'insertion dans le grand et le petit (quartier) paysage. Il s'agirait alors de penser l'insertion des tours à travers une conception urbaine fondée sur la connaissance des liens qu'entretient l'habitant avec son paysage et son rapport avec autrui. Une co-construction du paysage permettrait de définir ce qui est partagé ou non et ce qui est susceptible d'être valorisé, protégé, voire d'être révélé. Dans ce sens, les tours peuvent être des outils de planification afin de contribuer à l'évolution des territoires dans lesquels elles s'insèrent.

Envisager le paysage comme bien commun peut être une alternative à la planification traditionnelle. En effet, penser le paysage comme un espace public partagé c'est accepter la co-présence de l'autre. C'est aussi accepter que le paysage sur lequel nous intervenons est aussi celui des autres et ainsi en appelle à une responsabilité autant individuelle que collective. Il s'agit donc de reconnaître la pluralité des modes d'habiter et aussi la pluralité des lectures et des regards (Sgard,2011 ; Manola,2012). Un paysage accessible à tous est une entrée clé pour la prise en compte d'un paysage plus juste et équitable qui respecte les aspirations plurielles qui fondent nos villes. Cette dimension transversale du paysage urbain est un gage de cohérence pour penser ensemble des politiques publiques, trop souvent sectorielles. Cela permettrait de développer une approche qui se veut intégrale et inclusive et s'attache à l'histoire, à la géographie, à la morphologie urbaine ainsi qu'aux aspirations des populations habitantes.

Ce travail s'est attaché à mettre en lumière les incidences des Immeubles à grande hauteur (tours), mais aussi la parole des habitants en déterminant ce qui peut être partagé ou non. Face à la complexité de la thématique paysagère, il est difficile d'aborder l'ensemble des dimensions qui lui sont inhérentes. A la lumière des observations et résultats issus de ce travail, de nouvelles pistes de recherche et de nouveaux questionnements sont proposés.

La première concerne le modèle de référence qui participe à construire les représentations paysagères de la ville d'Oran. En effet si elles sont apparues dans les parcours commentés, nous n'avons pas exploré cette dimension en détail. Un travail complémentaire doit être mené afin d'étudier la place des villes du Moyen-Orient telles que Dubaï et Doha dans l'imaginaire des habitants de la ville d'Oran. Comment ces modèles influencent-ils l'appréciation des tours et du paysage de la ville ? Quels sont les modèles de référence mobilisés par les citoyens ?

Cette question peut aussi se poser pour les experts ainsi que les décideurs. Cela inviterait à questionner les architectes, les urbanistes ainsi que les promoteurs qui participent activement à la production de la ville. Par ailleurs, partagent-ils la même perception que les habitants ?

Questionner les experts invite aussi à s'interroger sur la formation d'architecte/urbaniste paysagistes en Algérie. C'est l'architecte qui prend en charge les études paysagères. Quelle est la place occupée par le paysage dans la formation académique des futurs architectes ? Comment ce dernier est abordé dans les projets des étudiants ?

Pour conclure, la verticalisation des paysages urbains se caractérise par le renouvellement rapide et souvent irréversible car elle crée un précédent. Cette évolution relativement récente dans le contexte de la ville d'Oran se fait d'une manière exponentielle.

Cette dynamique interroge l'évolution de ces appréciations paysagères dans le temps. Avec le temps, les tours vont-elles susciter une acceptation plus large ? Cette acceptation sera-t-elle le fruit d'un processus de familiarisation ou d'une résignation ?

Bibliographie

- Aiche, B. (2012). Le Corbusier et la question du paysage urbain algérois. In *Le Corbusier. Visions d'Alger* (Éditions de la Villette, p. 71-81).
- Al-Kodmany, K. (2012). *Guidelines for tall buildings development*. 1(4), 255-269.
- Al-Kodmany, K. (2013). Placemaking in the High-Rise City : Architectural and Urban Design Analyses. *International Journal of High-Rise Buildings*, 2(2), 153-169.
- Al-Kodmany, K. (2017). *Understanding Tall Buildings : A Theory of Placemaking*. Taylor & Francis.
- Allain, R. (2004). *Morphologie Urbaine : Géographie, Aménagement*. Colin.
- Almi, S. (2002). *Urbanisme et colonisation : Présence française en Algérie*. Mardaga.
- Appert, M. (2016). *Les formes de la métropole : Du réseau à la canopée, de la mesure au paysage*. Université Lumière Lyon 2.
- Appert, M., & Drozd, M. (2010). Conflits d'aménagement aux marges nord-est de la City de Londres. *Herodote*, n° 137(2), 119-134. <https://www.cairn.info/revue-herodote-2010-2-page-119.htm>
- Appert, M., & Montes, C. (2015). Skyscrapers and the redrawing of the London skyline : A case of territorialisation through landscape control. *Articulo - Journal of Urban Research, Special issue 7*. <https://doi.org/10.4000/articulo.2784>
- Aşur, F., & Külekçi, E. A. (2020). The Relationship Between the Adorability of Urban Landscapes and Their Users Demographic Variables : The Case of Edremit, Van. *Journal of International Environmental Application and Science*, 15(1), Article 1. <https://dergipark.org.tr/en/pub/jieas/issue/53199/684156>
- Bailly, E., Benoit, J., Jacquemin, S., Manola, T., & Paquot, T. (2018). *Oser la ville sensible*. Cosmografia.
- Bailly, E., WAKEMAN, R., DURET, H., Vincent, P., Thierry, P., BATIMENT, C. S. E. T. D., LAB'URBA, & York, E.-U. F. U. T. jesuit university of N. (2014). *[L']enjeu du paysage commun. Rapport final. 29 avril 2014*. CSTB. Vincennes. <https://side.developpement-durable.gouv.fr/REUN/doc/SYRACUSE/345225/l-enjeu-du-paysage-commun-rapport-final-29-avril-2014>
- Beck-Saiello, É. (2016). La vue topographique en France au xviiiè siècle : Éclat et mésestime d'un genre. *Itinéraires. Littérature, textes, cultures*, 2015-2, Article 2015-2. <https://doi.org/10.4000/itineraires.2819>
- Bekkouche, A. (2019). *Cultiver l'urbain, où résident les paradoxes ? : Réflexion mésologique*. Editions CRAS (Centre de Recherche en Anthropologie Sociale et Culturelle).
- Belguidoum, S., & Mouaziz, N. (2010). L'urbain informel et les paradoxes de la ville algérienne : Politiques urbaines et légitimité sociale. *Espaces et sociétés*, 143(3), 101-116. <https://doi.org/10.3917/esp.143.0101>
- Benaidja, I. (2018). Le rapport ordinaire à l'héritage bâti de l'époque de la colonisation française en Algérie : L'exemple de l'hôtel de ville de Kherrata (Bejaia). *L'Année du Maghreb*, 19, Article 19. <https://doi.org/10.4000/anneemaghreb.4090>
- Benazzouz-Belhai, A., & Djelal, N. (2018). Les résidences fermées dans les périphéries d'Alger, produits d'un impératif sécuritaire et de disparités sociales. *Cybergeog : European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeog.28893>
- Benkada, S. (2019). *Oran 1732-1912 : Éssai d'analyse de la transition historique d'une ville algérienne vers la modernité urbaine* (CRASC).

- Bensaâd Redjel, N., Labii, B., & Janniére, H. (2019). *TRACES DE PLANS ET FABRIQUE DE BONE (ANNABA) : LE PLAN D'AMENAGEMENT, D'EMBELLISSEMENT ET D'EXTENSION (1932-33)*.
- Bergel, P., & Benlakhlef, B. (2011). Les « nouveaux riches » de l'importation algérienne : Des agents de la transformation sociale et urbaine? *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, 116, Article 116.
<https://doi.org/10.4000/mediterranee.5337>
- Bernard, D., B hlke, A., Boton, N., Durbecq, M., Gruloos, P., Lasserre, C., & Boland, P. (2009). *Objectivation des avantages et inconvénients des immeubles élevés à Bruxelles* (Final). Ministère de la Région de Bruxelles capitale.
- Berque, A. (1994). *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Editions Champ Vallon.
- Besse, J.-M. (2013a). *Habiter : Un monde à mon image*. Flammarion.
- Besse, J.-M. (2010). Le paysage, espace sensible, espace public. *meta: Research in Hermeneutics, Phenomenology, and Practical Philosophy*, 2(2), 259-286.
- Besse, J.-M. (2013b). *Paysage et projet* [Actes de conférence de l'IAU].
- Bigando,  . (2004). Entre le social et le sensible, l'émergence d'un paysage ordinaire (Between social and sensitive : The appearance of an ordinary landscape). *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 81(2), 205-218. <https://doi.org/10.3406/bagf.2004.2383>
- Bigando, E. (2006). *La sensibilité au paysage ordinaire des habitants de la grande périphérie bordelaise (communes du Médoc et de la basse vallée de l'Isle)* [Thèse de doctorat]. université Bordeaux 3.
- Bigando, E. (2013). De l'usage de la photo elicitation interview pour appréhender les paysages du quotidien : Retour sur une méthode productrice d'une réflexivité habitante. *Cybergeog : European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeog.25919>
- Boesiger, W. ( d.). (1995). *Le Corbusier - Ouvre complète : Volume 4: 1938-1946* (Les  ditions d'architecture Zurich, Vol. 4). <https://doi.org/10.1515/9783035602913>
- Boesiger, W., & Stonorov, O. (1964). *Le Corbusier et Pierre Jeanneret : Oeuvre complete 1910-1929. Vol. 1 Vol. 1*. Les Editions d'Architecture.
- Bohli-Nori, O. (2017). *La fabrication de l'architecture en Tunisie indépendante : Une rhétorique par la référence*. Université de Grenoble alpes.
- Bonillo, J.-L. (2012). Le CIAM [Congrès international d'architecture moderne]-Alger, Albert Camus et Le Corbusier : Modernité et identité. *Le Corbusier, visions d'Alger*. -
- Bu, X., Chen, X., Wang, S., Yuan, Y., & Han, C. (2021). The influence of newly built high-rise buildings on visual impact assessment of historic urban landscapes : A case study of Xi'an Bell Tower. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 0(0), 1-16.
<https://doi.org/10.1080/13467581.2021.1930011>
- Camus, A. (1972). *La peste* (01  d.). Gallimard.
- Capel, H. (1975). L'image de la ville et le comportement spatial des citoyens. *L'Espace géographique*, 4(1), 73-80. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1975.1539>
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). *Public places -urban spaces : The dimensions of urban design*. (Architectural Press).
- Carrel, M. (2015). Participer, pour quoi faire ? L'énigme du primat de l'« injonction participative » en France. In *Faire participer les habitants ? : Citoyenneté et pouvoir d'agir dans les quartiers populaires*. ENS  ditions.
<https://doi.org/10.4000/books.enseditions.5250>

- Chelzen, H., & Jégou, A. (2015). À la recherche de l'habitant dans les dispositifs participatifs de projets urbains durables en région parisienne : Les éclairages de l'observation participante. *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, Vol. 6, n°2, Article Vol. 6, n°2. <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.10896>
- Chen, Z., Xu, B., & Devereux, B. (2015). Assessing public aesthetic preferences towards some urban landscape patterns : The case study of two different geographic groups. *Environmental Monitoring and Assessment*, 188(1), 4. <https://doi.org/10.1007/s10661-015-5007-3>
- Chérif, N. (2017). Alger, 1830-1980 : Chronique d'une historiographie en construction. *Perspective. Actualité en histoire de l'art*, 2, Article 2. <https://doi.org/10.4000/perspective.7596>
- Choay, F. (2014). *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Points.
- Chon, J., & Shafer, C. S. (2009). Aesthetic Responses to Urban Greenway Trail Environments. *Landscape Research*, 34(1), 83-104. <https://doi.org/10.1080/01426390802591429>
- Ciliberti, N. (1937, janvier). Nouvelles perspectives urbaines sur Oran. *Les Chantiers nord-africains*, 59-64. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9743916h>
- Cohen, J.-L. (2003). Le Corbusier, Perret et les figures d'un Alger moderne. In *Alger : Paysage urbain et architectures, 1800-2000* (p. 160-185). Editions de l'Imprimeur.
- Cohen, J.-L., Oulebsir, N., & Kanoun, Y. (2003). *Alger : Paysage urbain et architectures, 1800-2000*. Editions de l'Imprimeur.
- Collot, M. (2011). *La pensée-paysage : Philosophie, arts, littérature*. Actes Sud Editions.
- Coquery, M. (1965). Quartiers périphériques et mutations urbaines. *Méditerranée*, 6(4), 285-298. <https://doi.org/10.3406/medit.1965.1175>
- Corbusier, L. (1966). *Le Corbusier Œuvre complète, 1938-1946* (Les éditions d'architecture de Zurich, Vol. 4). Les Éditions d'Architecture, (Artémis).
- Cornette, M. (1950, avril 19). Un ouvrage qui ne devra rien à l'emprunt ni à l'impôt... *Echo d'Oran*, 8. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6736352b/f8.item>
- Cotereau, J. (1932). Le Monde colonial illustré. *La destinée d'un site- de la préhistoire au gratte ciel*, 194-195. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb34459430v>
- Cottet, M. (2011). *La perception des bras morts fluviaux : Le paysage, un médiateur pour l'action dans le cadre de l'ingénierie de la restauration. Approche conceptuelle et méthodologique appliquée aux cas de l'Ain et du Rhône* [Theses, Université Jean Moulin - Lyon III]. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00555146>
- Cullen, G. (1961). *The Concise Townscape* (Reprint). Routledge.
- Davasse, B. (2015). *La trace des temps. Les complexes socio-écologiques au prisme du paysage. Pour une géographie de l'environnement impliquée* [Thesis, Université de Toulouse-Jean Jaurès]. <https://shs.hal.science/tel-01187651>
- Davodeau, H., & Toubanc, M. (2010). Le paysage outil, les outils du paysage. *CO-CONSTRUCTION OU CONSTRUCTION EN COMMUN D'OBJECTIFS COLLECTIFS*, 375-391/436. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00788155>
- Deluz, J.-J. (1988). *L'urbanisme et l'architecture d'Alger : Aperçu critique*. P. Mardaga.
- Deluz, J.-J. (2006). Problématique urbaine au Maghreb- Cas de l'Algérie. In *Villes réelles, villes projetées fabrication de la ville au Maghreb*. (p. 635-649). Maisonneuve & Larose.

- Deschamps, H. (1931, août). Gratte-ciel récent. *Les Chantiers nord-africains*, 817.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9740231v?rk=42918;4>
- Didelon, C. (2010). UNE COURSE VERS LE CIEL. *Mappemonde*, 03(99), 17.
<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00598437/document>
- Djelal, N. (2014). *Paysages urbains durables* (Al Djazair).
- Donadieu, P. (2007). Le paysage. Un paradigme de médiation entre l'espace et la société ? *Économie rurale. Agricultures, alimentations, territoires*, 297-298, Article 297-298.
<http://journals.openedition.org/economierurale/1916>
- Donadieu, P. (2014). *Paysages en commun. Pour une éthique des mondes vécus*. PU Valenciennes.
- Dris, N. (1999). Citadinités et codes culturels dans le centre d'Alger. Les ambivalences d'un espace public. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 83(1), 132-139.
<https://doi.org/10.3406/aru.1999.2257>
- Dris, N. (2007). Chapitre I. Les arrangements de visibilité dans les cheminements urbains. Du quartier proche au lointain dans la ville. *Débats Jeunesses*, 20(1), 63-76.
https://www.persee.fr/doc/debaj_1275-2193_2007_act_20_1_971
- Ellul, F. (1950, septembre 1). Au conseil municipal d'Oran. *Echo d'Oran*, 6.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6736468j>
- Faba, A. (2017). *Les conséquences de la suppression du coefficient d'occupation des sols par la loi ALUR* [Aix-Marseille Université - Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional].
<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01611654>
- Faburel, G. (2015). *Du paysage au bien-être : Vers de nouveaux communs pour la coopération territoriale ?* 71-76. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01278312>
- Faburel, G., Manola, T., Geisler, E., Davodeau, H., & Tribout, S. (2011). *Les quartiers durables : Moyens de saisir la portée opérationnelle et la faisabilité méthodologique du paysage multisensoriel ?* (p. 185 p.) [Research Report]. CNRS ; PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) ; LAB'URBA. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01890949>
- Firley, E., & Gimbal, J. (2011). *La tour et la ville—Manuel de la grande hauteur*. Parenthèses.
- Fortin, M.-J. (2007). *Chapitre 1—Le paysage, cadre d'interprétation pour une société réflexive*. Éditions Quæ.
https://www.cairn.info/load_pdf.php?ID_ARTICLE=QUAE_GRANI_2007_01_0016&download=1
- Frey, J.-P. (2004). Figures et plans d'Oran 1931-1936, ou les années de tous les Danger. *Insaniyat / إنسانيات. Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*, 23-24, Article 23-24. <https://doi.org/10.4000/insaniyat.5451>
- Fries, F. (1994). Les plans d'Alep et de Damas, un banc d'essai pour l'urbanisme des frères Danger (1931-1937). *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, 73(1), 311-325.
<https://doi.org/10.3406/remmm.1994.1684>
- Gaid, S. (2010). *Sustainable Urban Development Practices in City Centre : Tentative Analysis of Projects in Progress in Oran, Algeria*. 3.
- Gaillard, M. (2016). *Vers un nouveau modèle d'urbanisme au Maroc et en Tunisie, quand les grands projets urbains envahissent les waterfronts : Une littoralisation de l'aménagement au Maghreb entre développement urbain et creusement des marginalités*.
<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01419409>

- García, L., Hernández, J., & Ayuga, F. (2006). Analysis of the materials and exterior texture of agro-industrial buildings : A photo-analytical approach to landscape integration. *Landscape and Urban Planning*, 74(2), 110-124. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2004.10.007>
- Gauché, E. (2015). Le paysage existe-t-il dans les pays du Sud ? Pistes de recherches sur l'institutionnalisation du paysage. *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Volume 15 Numéro 1, Article Volume 15 Numéro 1. <https://doi.org/10.4000/vertigo.16009>
- Gehl, J., Kaefer, L., & Reigstad, S. (2006). Close Encounters with Buildings. *Urban Design International*, 11, 29-47. <https://doi.org/10.1057/palgrave.udi.9000162>
- Gerber, A. (1993). *L'Algérie de Le Corbusier : Les voyages de 1931* [EPFL]. <https://doi.org/10.5075/epfl-thesis-1077>
- Ghorayeb, M. (1994). L'urbanisme de la ville de Beyrouth sous le mandat français. *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, 73(1), 327-339. <https://doi.org/10.3406/remmm.1994.1685>
- Graff, P. (2000). Le paysage urbain comme enjeu d'urbanisme. L'exemple des quartiers Nord de Nice. *Cahiers de la Méditerranée*, 60(1), 203-221. <https://doi.org/10.3406/camed.2000.1281>
- Guerroudj, T. (2004). Les enjeux de l'organisation de l'agglomération oranaise. *Insaniyat / إنسانيات. Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*, 23-24, Article 23-24. <https://doi.org/10.4000/insaniyat.5366>
- Hakimi, Z. (2002). Du plan communal au plan régional de la ville d'Alger (1931-1948). *Labyrinthe*, 13, Article 13. <https://doi.org/10.4000/labyrinthe.1493>
- Hakimi, Z. (2003). René Danger, Henri Prost et les débuts de la planification urbaine à Alger. In *Alger : Paysage urbain et architectures, 1800-2000* (p. 140-159). Editions de l'Imprimeur.
- Halleux, J.-M., & Lambotte, J.-M. (2008). Reconstruire la ville sur la ville. Le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés. *Territoire(s) Wallon(s)*, 2. <https://orbi.uliege.be/handle/2268/62557>
- Hamdy, M., & Ibrahim, D. (2019). Preservation Laws : Saving Modern Egyptian Architectural Integrity. *Resourceedings*, 2(2), Article 2. <https://doi.org/10.21625/resourceedings.v2i2.605>
- Hayot, A., & Sauvage, A. (2000). *Le Projet urbain : Enjeux, expérimentations et professions*. Editions de la Villette.
- Heath, T., Smith, S. G., & Lim, B. (2016). Tall Buildings and the Urban Skyline : The Effect of Visual Complexity on Preferences. *Environment and Behavior*. <https://doi.org/10.1177/00139160021972658>
- Herrmann, L. (2017). *Fabriquer la ville avec les lotissements. Une qualification possible de la production ordinaire des espaces urbains contemporains ?* UNIVERSITE DE LAUSANNE.
- Huetz de Lempis, X. (1999). Les singularités paysagères de l'urbain. *Cahiers de la Méditerranée*, 59(1), 1-11. <https://doi.org/10.3406/camed.1999.1258>
- Huriot, J.-M. (2011). Les tours du pouvoir. *Metropolitiques*. <https://www.metropolitiques.eu/Huriot-Jean-Marie.html>
- Jannièrè, H. (2007). De l'art urbain à l'environnement : Le paysage urbain dans les écrits d'urbanisme en France, 1911-1980. *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, 13. <http://journals.openedition.org/strates/5223>

- Janniére, H., & Pousin, F. (2007). Paysage urbain : D'une thématique à un objet de recherche. *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, 13, Article 13. <https://doi.org/10.4000/strates.4953>
- Kadri, Y., & Kettaf, F. (2018). Reconquête du quartier ancien Yaghmouracen d'Oran : Documents d'urbanisme et jeux d'acteurs en question. *Cybergeo : European Journal of Geography*. <https://journals.openedition.org/cybergeo/29163>
- Kadri, Y., & Madani, M. (2015). L'agglomération oranaise (Algérie) entre instruments d'urbanisme et processus d'urbanisation. *EchoG o*, 34, Article 34. <https://doi.org/10.4000/echogeo.14386>
- Karimimoshaver, M., & Winkemann, P. (2018). A framework for assessing tall buildings' impact on the city skyline : Aesthetic, visibility, and meaning dimensions. *Environmental Impact Assessment Review*, 73, 164-176. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2018.08.007>
- Kettaf, F. (2013). *La fabrique des espaces publics : Conceptions, formes et usages des places d'Oran (Algérie)* [Theses, Université paul-valéry - montpellier 3]. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01084752/document>
- Kettaf, F. (2017). Pour une "aventure" des noms des places d'Oran (Algérie). *Cybergeo: European Journal of Geography*. <https://journals.openedition.org/cybergeo/28835?lang=en>
- Lathuilliere, M. (1936, mars). L'Exposition de la Cité Moderne préface à la présentation de l'Algérie à l'Exposition Internationale de 1937. *Les Chantiers nord-africains*, 129. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9741832n?rk=21459;2>
- Le Cobusier. (1957). *La chartes d'athènes des CIAM* (De minuit).
- Le Lay, Y.-F., & Cottet, M. (2016). Les enquêtes de perception et d'évaluation paysagère. In U. Cornec, S. Depraz, & U. Grabski-Kieron ( ds.), *Acceptation sociale et développement des territoires*. ENS  ditions. <http://books.openedition.org/enseditions/5778>
- Le Lay, Y.-F., PIEGAY, H., & COSSIN, M. (2006, janvier). *Les enquêtes de perception paysagère à l'aide de photographies Choix méthodologiques et exemples en milieu fluvial*. Septi mes Rencontres de Théo Quant, Besançon.
- Le problème de l'habitat resolu. (1952, janvier 25). *Echo d'Oran*, 8.
- Lehman-Frisch, S., & Capron, G. (2007). Le sentiment de quartier en milieu gentrifi  : De San Francisco   Bogot . In *Le quartier : Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales* (p. 116-126). La Découverte.
- Lelli, L., & Paradis-Maindive, S. (2000). Quand le «paysage ordinaire» devient un «paysage remarqué». *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest. Sud-Ouest Européen*, 7(1), 27-34. https://www.persee.fr/doc/rgpso_1276-4930_2000_num_7_1_2726
- Lespès, R. (1938). *Oran :  tude de géographie et d'histoire urbaine*. Alcan.
- L'immeuble de la rue de Mulhouse   Alger. (1933). *Urbanisme*, 16, 227. https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/doc/IFD/FRAPN02_URBA_1933_016_P_DF/urbanisme-no-16-1933
- Lindhjem, H., & Navrud, S. (2011). Are Internet surveys an alternative to face-to-face interviews in contingent valuation? *Ecological Economics*, 70(9), 1628-1637. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2011.04.002>
- Luginbuhl, Y. (2012). *La Mise en scène du monde. Construction du paysage européen*. Cnrs.
- Lynch, K. (1998). *L'Image de la cité*. Dunod.

- Manola, T. (2012). *Conditions et apports du paysage multisensoriel pour une approche sensible de l'urbain : Mise à l'épreuve théorique, méthodologique et opérationnelle dans 3 quartiers dits durables : WGT (Amsterdam), Bo01, Augustenborg (Malmö)* [These de doctorat, Paris Est]. <http://www.theses.fr/2012PEST1043>
- Marmot, A. F. (1981). The Legacy of Le Corbusier and High-Rise Housing. *Built Environment* (1978), 7(2), 82-95. JSTOR. <http://www.jstor.org/stable/23288674>
- Mazaleyrat, S. (2018). *L'habitat social en France et au Maroc : Les politiques de logements sociaux menées à Bordeaux et Casablanca (1912-1980)* [Phdthesis, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I ; Karl-Marx-Universität Leipzig]. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-02407021>
- Mazouz, F. (2015). *Le renouvellement du patrimoine bâti vétuste -le cas du centre-ville d'Oran-*. Université des Sciences et de la Technologie d'Oran - Mohamed Boudiaf.
- Michel, X. (2007). Paysage urbain : Prémises d'un renouvellement dans la géographie française, 1960-1980. *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, 13. <http://journals.openedition.org/strates/5403>
- Mollé, G., Appert, M., & Mathian, H. (2019). Le retour de l'habitat vertical et les politiques TOD (Transit Oriented Development) dans les villes françaises : Vers une intensification urbaine socialement sélective ? *Espace populations sociétés. Space populations societies*, 2019/3, Article 2019/3. <https://doi.org/10.4000/eps.9256>
- Molnarova, K., Sklenicka, P., Stiborek, J., Svobodova, K., Salek, M., & Brabec, E. (2012). Visual preferences for wind turbines : Location, numbers and respondent characteristics. *Applied Energy*, 92, 269-278. <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2011.11.001>
- Morandi, L. (1949). *Immeuble « Liberté » à Casablanca*. 95-96, 68-69.
- Mouaziz-Bouchentouf, N. (2008). *Le mythe de la gouvernance urbaine en Algérie, le cas d'Oran*. 159. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00381584>
- Mouaziz-Bouchentouf, N. (2014). *FONCIER ET IMMOBILIER A ORAN. LEGISLATIONS ET STRATEGIES D'ACTEURS*. Université des Sciences et de la Technologie d'Oran - Mohamed Boudiaf.
- Mouaziz-Bouchentouf, N. (2017). Les tours à Oran (Algérie). La quête de la hauteur et ses conséquences sur la ville. *Géocarrefour*, 91(2). <https://journals.openedition.org/geocarrefour/10254>
- Nasar, J. L. (1984). Visual Preferences in Urban Street Scenes : A Cross-Cultural Comparison between Japan and the United States. *Journal of Cross-Cultural Psychology*, 15(1), 79-93. <https://doi.org/10.1177/0022002184015001005>
- Nasar, J. L. (2007). The Evaluative Image of the City. *Journal of the American Planning Association*. <https://doi.org/10.1080/01944369008975742>
- Nasar, J. L., & Terzano, K. (2010). The desirability of views of city skylines after dark. *Journal of Environmental Psychology*, 30(2), 215-225. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2009.11.007>
- Nemouchi, H., & Zeghiche, A. (2021). Oran : Des terres agricoles sacrifiées pour un urbanisme sauvage. *Belgeo. Revue belge de géographie*, 1, Article 1. <https://doi.org/10.4000/belgeo.46093>
- Panerai, P. (1999). *Analyse urbaine* (M. Demorgon & J.-C. Depaule, Éd.s.; 1-1, Numéro 1). Ed. Parenthèses.
- Panerai, P., Castex, J., & Depaule, J.-C. (1997). *Formes urbaines de l'îlot à la barre*. Parenthèses Editions.

- Paquot, T. (2017). *La folie des hauteurs—Critique du gratte-ciel*. Infolio.
- Peissi, M. (1932, janvier). Le Bâtiment urbain moderne. *Les Chantiers nord-africains*, 25.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9741108k?rk=21459;2>
- Petit, S. (2013). Densifier l'habitat pavillonnaire : Des démarches individuelles aux projets collectifs. *Métropolitiques.eu*. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01243078>
- Peyrache-Gadeau, V., & Perron, L. (2010). Le Paysage comme ressource dans les projets de développement territorial. *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie, Vol. 1, n° 2*, Article Vol. 1, n° 2.
<https://doi.org/10.4000/developpementdurable.8556>
- Picard, A. (1994). Architecture et urbanisme en Algérie. D'une rive à l'autre (1830-1962). *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, 73(1), 121-136.
<https://doi.org/10.3406/remmm.1994.1671>
- Picard, A. (2006). Des rapports complexes à la modernité, à propos de l'Algérie. In *Villes réelles, villes projetées fabrication de la ville au Maghreb*. (p. 531-546). Maisonneuve & Larose.
- Pinon, P. (2013). Les origines de la notion de « paysage urbain ». *Comprendre les paysages urbains (édition électronique)*, 117-136.
- Pinson, D. (2000). Les grands ensembles comme paysage. *Cahiers de la Méditerranée*, 60(1), 157-178. <https://doi.org/10.3406/camed.2000.1279>
- Pinson, D. (2014). *Design urbain, projet urbain, art urbain, composition urbaine... une question de vocabulaire ?* Séminaire franco-québécois sur le Design urbain, AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ.
- Poullaouec-Gonidec, P., & Paquette, S. (2018). Chapitre 9. Des paysages de l'urbain. In G. Domon (Éd.), *Paysages en perspective* (p. 275-318). Presses de l'Université de Montréal.
<http://books.openedition.org/pum/10591>
- Prats, M., & Thibault, J.-P. (2003). *Qu'est-ce que l'esprit des lieux*. 1-4.
<http://www.international.icomos.org/victoriafalls2003/papers/A1-4%20-%20Prats%20-%20Thibault.pdf>
- Redjel-Bensaad, N., Labii, B., & Janniere, H. (2015). TRACES DE PLANS ET FABRIQUE DE BONE (ANNABA) : LE PLAN D'AMENAGEMENT, D'EMBELLISSEMENT ET D'EXTENSION (1932-33). *Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre*, 15-28.
<http://revue.umc.edu.dz/index.php/d/article/view/1693>
- Rezk-kallah, A., Appert, M., Aiche, M., & Chachour, M. (2021). La verticalisation du tissu urbain d'Oran (Algérie) : Le paysage à l'épreuve des tours. *Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace*, 24, Article 24.
<https://doi.org/10.4000/paysage.20988>
- Rezk-kallah, A., & Kettaf, F. (2019). Urban renewal of Oran city center into question. In *Proceedings-READING BUILT SPACES Cities in the making and future urban form (U+D Editions, p. 951-961)*.
- Robert, J. (1931, février 25). Vision d'Amérique. *Echo d'Alger*, 3.
- Rotival, M. (1931, janvier). Veut-on faire d'Alger une capitale? *Les Chantiers nord-africains*, 27-37.
- Saâdaoui, F. (2015, mars 2). *ORAN : Arrêt total du chantier du "Régina"*. Djazairess.
<https://www.djazairess.com/fr/reflexion/33264>

- Saidouni, M. (2003). Le problème foncier en Algérie : Bilan et perspectives. *Villes en Parallèle*, 36(1), 134-153. <https://doi.org/10.3406/vilpa.2003.1394>
- Saint-Pierre, C. (2014). *Diagnostic de sites et méthode d'implantation de tours pour une insertion urbaine de qualité*. Université de Liège.
- Semoud, N. (2010). Mobilités résidentielles, pratiques de mobilités et constructions territoriales en périphérie(s) des grandes villes. *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, 19, Article 19. <https://doi.org/10.4000/emam.105>
- Senoglu, B., Oktay, H. E., & Kinoshita, I. (2018a). An empirical research study on prospect-refuge theory and the effect of high-rise buildings in a Japanese garden setting. *City, Territory and Architecture*, 5(1), 3. <https://doi.org/10.1186/s40410-018-0079-3>
- Senoglu, B., Oktay, H. E., & Kinoshita, I. (2018b). Visitors' Perception of High-rise Building Effect on the Scenery of Traditional Gardens : A Case Study in Hama-rikyu Gardens, Tokyo. *Civil Engineering and Architecture*, 6(3), 136-148. <https://doi.org/10.13189/cea.2018.060303>
- Serfaty-Garzo, P. (2003). L'Appropriation. In *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement* (Armand Colin, p. 27-30).
- Sevenant, M., & Antrop, M. (2010a). The use of latent classes to identify individual differences in the importance of landscape dimensions for aesthetic preference. *Land Use Policy*, 27(3), 827-842. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2009.11.002>
- Sevenant, M., & Antrop, M. (2010b). Transdisciplinary landscape planning : Does the public have aspirations? Experiences from a case study in Ghent (Flanders, Belgium). *Land Use Policy*, 27(2), 373-386. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2009.05.005>
- Sgard, A. (2010a). Le paysage dans l'action publique : Du patrimoine au bien commun. *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, Vol. 1, n° 2, Article Vol. 1, n° 2. <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.8565>
- Sgard, A. (2010b). Une « éthique du paysage » est-elle souhaitable ? *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Volume 10 Numéro 1, Article Volume 10 Numéro 1. <https://doi.org/10.4000/vertigo.9472>
- Sgard, A. (2011). *Le partage du paysage* [Thesis, Université de Grenoble]. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00686995>
- Sgard, A., Bonin, S., Davodeau, H., Dério, P., Paradis, S., & Toubanc, M. (2018). Construire en commun par le paysage. Trois controverses paysagères relues à l'aune du bien commun. *Espaces et sociétés*, n° 175(4), 105-122. <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2018-4-page-105.htm>
- Simard, M., Fortin, M.-J., & Tremblay, M.-H. (2009). L'appropriation de sites et paysages urbains requalifiés : Regard sur le Vieux-port de Chicoutimi. *Environnement Urbain / Urban Environment*, Volume 3, Article Volume 3. <http://journals.openedition.org/eue/934>
- Slama, H. B. (2007). *Parcours urbains quotidiens. L'habitude dans la perception des ambiances* [Phdthesis, Université Pierre Mendès-France - Grenoble II]. <https://theses.hal.science/tel-00398948>
- Stambouli, N. (2014). L'Aéro-habitat, avatar d'un monument classé ? *Livraisons de l'histoire de l'architecture*, 27, 117-127. <https://doi.org/10.4000/lha.382>
- Taillandier, I., & Namias, O. (2009). *L'invention de la tour européenne. The Invention of the european tower*. Editions Picard.

- Taylor, N. (2009). Legibility and Aesthetics in Urban Design. *Journal of Urban Design*, 14(2), 189-202. <https://doi.org/10.1080/13574800802670929>
- Thibaud, J.-P. (2001). La méthode des parcours commentés. In *L'espace urbain en méthodes. Michèle Grosjean et Jean-Paul Thibaud* (Parenthèses, p. 79-99).
- Thibaud, J.-P. (2002). L'horizon des ambiances urbaines. *Communications*, 73(1), 185-201. <https://doi.org/10.3406/comm.2002.2119>
- Thibaud, J.-P. (2003). La parole du public en marche. In G. Moser & K. Weiss (Éds.), *Milieus de vie : Aspects de la relation à l'environnement*. (p. 113-138). Armand Colin. <https://hal.science/hal-01879809>
- Tinthoin, R. (1956). Oran, ville moderne. *L'Information Géographique*, 20(5), 176-186. <https://doi.org/10.3406/ingeo.1956.1640>
- Trache, S. M. (2010). *Mobilités résidentielles et périurbanisation dans l'agglomération oranaise* [Thèse de doctorat]. Université d'Oran Es-Senia.
- Vannoorbee, F., van Durme, R., Penalva-Halpin, K., & Aerts, J. (2012). *Etude exploratoire de la problématique des hauteurs en région de Bruxelles capitale*.
- Yousfi, B.-E. (2016). L'accès au logement dans la ville algérienne. Politiques, enjeux et stratégies d'acteurs. Étude de cas : Tlemcen. *Revue française des affaires sociales*, 3, 175-206. <https://www-cairn-info.bibelec.univ-lyon2.fr/revue-francaise-des-affaires-sociales-2016-3-page-175.htm>
- Zhao, M., Zhang, J., & Cai, J. (2020). Influences of new high-rise buildings on visual preference evaluation of original urban landmarks : a case study in Shanghai, China. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 19(3), 273-284. <https://doi.org/10.1080/13467581.2020.1729769>

Sites web consultés :

- <https://apur.org/fr>
- <https://burlington.ca/en/planning-and-development/urban-design.aspx>
- <https://ctbuh.org/>
- <https://emporis.fr>
- <https://fondationlecorbusier.fr/>
- <https://forgalus.free.fr/>
- <https://gallica.bnf.fr/>
- <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire>
- <https://naoumshebib.com/>
- <https://ottawa.ca/en/planning-development-and-construction/community-design/design-and-planning-guidelines>
- <https://popodoran.canalblog.com/>
- <https://www.skyscrapercity.com/>
- <https://toronto.ca/city-government/planning-development/official-plan-guidelines/design-guidelines/>

Annexes

Photoquestionnaire d'enquête

Photo 01

صورة 01



Photo 03

صورة 02



Photo 03

صورة 03



1

Photo 04

04 صورة



Photo 05

05 صورة



2

Photo 06

صورة 06



Photo 07

صورة 07



Photo 08



Partie 1
Représentation mentale et visuelle du paysage urbain de la ville d'Oran.
Photo 1 - Photo 2 - Photo 3

1. Cochez le nom du lieu représenté sur la photo. (Une seule réponse possible)

Photo 01	Photo 02	Photo 03
<input type="checkbox"/> Quartier Akid Lotfi <input type="checkbox"/> Boulevard de L'ALN (Front de mer) <input type="checkbox"/> Hai Yasmine <input type="checkbox"/> Quartier Gambetta <input type="checkbox"/> Boulevard 19 mars (les falaises)	<input type="checkbox"/> Quartier Akid Lotfi <input type="checkbox"/> Boulevard de L'ALN (Front de mer) <input type="checkbox"/> Hai Yasmine <input type="checkbox"/> Quartier Gambetta <input type="checkbox"/> Boulevard 19 mars (les falaises)	<input type="checkbox"/> Quartier Akid Lotfi <input type="checkbox"/> Boulevard de L'ALN (Front de mer) <input type="checkbox"/> Hai Yasmine <input type="checkbox"/> Quartier Gambetta <input type="checkbox"/> Boulevard 19 mars (les falaises)

2. Si vous devez choisir une photo pour représenter Oran à une personne n'ayant jamais visité la ville laquelle choisiriez-vous parmi les trois.

Photo 1

Photo 2

Photo 3

3. D'après votre première photo choisie : classez deux éléments de la photo par ordre de préférence. (Une seule réponse possible)

Choix n°1 *	Choix n°2 *
<input type="checkbox"/> La montagne Murdjadjo et Santa Cruz <input type="checkbox"/> L'architecture des bâtiments <input type="checkbox"/> La promenade du front de mer <input type="checkbox"/> La verdure <input type="checkbox"/> Les nouvelles tours <input type="checkbox"/> La falaise <input type="checkbox"/> Le port	<input type="checkbox"/> La montagne Murdjadjo et Santa Cruz <input type="checkbox"/> L'architecture des bâtiments <input type="checkbox"/> La promenade du front de mer <input type="checkbox"/> La verdure <input type="checkbox"/> Les nouvelles tours <input type="checkbox"/> La falaise <input type="checkbox"/> Le port

Nous allons vous soumettre une série de photographies de paysages urbains pour lesquelles nous vous demandons de donner votre avis. Il suffit de noter chaque image dans son ensemble selon votre propre appréciation. Plus vous approchez de la note de l'adjectif plus le niveau d'agrément est fort. Par exemple, si vous trouvez le paysage très beau cochez la case 10 ou les notes qui s'y rapprochent. Si vous le trouvez très laid, cochez la case 0 ou les cases qui s'y rapprochent. N'hésitez pas à utiliser l'ensemble des notes sur l'échelle pour indiquer au mieux votre ressenti.

Photo 01

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Etranger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Familier
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Désordonné	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Cohérent
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Banal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Extraordinaire
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Peu dense	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Très dense
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Laid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Beau

Photo 02

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Etranger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Familier
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Désordonné	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Cohérent
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Banal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Extraordinaire
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Peu dense	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Très dense
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Laid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Beau

Photo 03

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Etranger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Familier
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Désordonné	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Cohérent
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Banal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Extraordinaire
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Peu dense	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Très dense
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Laid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Beau

Partie 2

Appropriation du paysage urbain de la ville d'Oran.

Photo 4 - Photo 5 - Photo 6 - Photo 7

Reconnaissez-vous l'endroit sur la photo 4 ? Oui Non

Reconnaissez-vous l'endroit sur la photo 5 ? Oui Non

Si oui : Cochez le premier élément qui vous a permis de reconnaître l'endroit sur chacune des deux photos.

- La tour (grand immeuble à gauche de la deuxième photo)
- Le palais de la culture (bâtiment à droite de la photo)
- Le marché (bâtiment à gauche de la première photo)

Si vous avez la possibilité de modifier le paysage sur la photo, quel bâtiment ou groupes de bâtiments souhaiteriez-vous supprimer ? (Plusieurs réponses possibles)

- La tour (grand immeuble à gauche de la deuxième photo)
- Le palais de la culture (bâtiment à droite de la photo)
- Le marché (bâtiment à gauche de la première photo)
- Aucun
- Autre précisez :

Reconnaissez-vous l'endroit sur la photo 6 ? Oui Non

Reconnaissez-vous l'endroit sur la photo 7 ? Oui Non

Quels sont les éléments que vous appréciez sur la photo ? (Vous pouvez cocher plusieurs cases)

- Les tours Mobilart (à gauche de la photo)
- Le front de mer
- L'immeuble Gay (immeuble à droite de la photo surplombé d'une coupole)
- Le groupe de tours au centre de la photo
- Les tours de Cherif Athman Promotion au niveau du pont Zabana (sur la photo tours à proximité de l'immeuble)
- Autre précisez :

Si vous avez la possibilité de modifier le paysage sur la photo, quel bâtiment ou groupes de bâtiments souhaiteriez-vous supprimer? (Vous pouvez cocher plusieurs cases)

- Les tours Mobilart (à gauche de la photo)
- Le front de mer
- L'immeuble Gay (immeuble à droite de la photo surplombé d'une coupole)
- Le groupe de tours au centre de la photo
- Les tours de Cherif Athman Promotion au niveau du pont Zabana (sur la photo tours à proximité de l'immeuble)
- Aucun
- Autre précisez :

Partie 3
Lisibilité du paysage urbain de la ville d'Oran.
Photo globale d'Oran

Pouvez-vous indiquer le lieu d'où a été prise cette photo ?

Réponse :

A quelle fréquence vous rendez-vous à la montagne Murdjadjo et Santa Cruz?

(Une seule réponse possible)

- Jamais
- Rarement
- Parfois
- Souvent

Selon vous qu'est ce qui pourrait être amélioré à cet endroit ?

(Vous pouvez cocher plusieurs cases)

- La sécurité
- L'accessibilité
- Espaces verts (arbres, aménagements paysagers)
- Sentiers pour piétons
- Ajout de jumelles panoramiques
- Ajout de tables d'orientations avec explication sur le paysage
- Amélioration du téléphérique
- Autre précisez :

Si vous aviez à montrer une grande vue d'Oran à quelqu'un dans quel lieu l'emmèneriez-vous?

Réponse :

Si vous avez la possibilité de modifier le paysage sur la photo, quel bâtiment ou groupes de bâtiments souhaiteriez-vous supprimer?

Réponse :

Regardez attentivement la photo 8 :

Cochez les lieux que vous avez réussi à localiser

- Le quartier de Bel Air
- Le quartier de Gambetta
- La Bibliothèque municipale (ex- cathédrale d'Oran)
- L'université d'Oran USTO
- La mosquée Ibn Badis

Quels sont les éléments qui vous ont permis de vous repérer? (Vous pouvez cocher plusieurs cases)

- Ensemble de Bâtiments (cités, grands ensemble)
- Monuments
- Axes routiers
- Jardins
- La mer
- Équipements (hôtels, immeubles de bureaux)
- Bâtiments de grandes hauteurs
- Autre précisez :

Identification des enquêtés

Sexe : Femme Homme

Age: /__/__/ans

Niveau d'étude : Primaire Moyen Secondaire Supérieur

Habitez-vous Oran : Oui Non

Si oui, dans quel quartier :

Avez-vous vécu dans une autre ville qu'Oran ? Oui Non

Si oui, indiquer la ville :

Si non, dans quelle ville habitez-vous ?

Avez-vous : Habité la ville d'Oran
 Travaillé dans la ville d'Oran
 Visité la ville d'Oran
 Autre :

Depuis combien de temps vivez-vous dans votre ville de résidence ?

Moins de 1 an 1-5 ans 6-10ans 11-19 ans 20 ans et plus

Vous vivez : Dans un immeuble de moins de 10 étages
 Dans un immeuble de 10 étages et plus
 Dans une maison
 Autre :

Depuis votre logement avez-vous une vue dégagée qui surplombe la ville ou le quartier ?

Oui Non

Pouvez-vous indiquer les villes où vous avez été en voyage ?

Afrique (hors Algérie)
 Amérique
 Moyen orient
 Europe
 Asie
 Océanie

Indiquez la profession que vous exercez :

